Цена номера 10 коп.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центр. Ком. и Моск. Ком. ВКП (б)

ИЮЛЬ 18 1933 г. ВТОРНИК. № 196 (5722).

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Социалистическим предприятиям — точный и своевременный учет!

«Социализм — это прежде всего учет»,—указывал неоднократно Ленин, тем самым подчеркивая одну из коренных отличительных особенностей социалистического производства от капиталистического. При капитализме налицо полный разрыв между учетом производства на каждом отдельном предприятии и «учетом» во всем буржуазном обществе. Анархия производства, частное присвоение капиталистов, глубокий классовый антагонизм, раз'едающий все поры этого общества, срывают и наталкивают весь тот учет и «планирование», которые стремится на свой лад осуществлять каждый отдельный капиталист на своем предприятии. Между работой каждого частнокапиталистического предприятия и всего буржуазного общества в целом — полная и абсолютно неизбежная пропасть.

Социалистическое производство на крупных предприятиях, в масштабе всего народного хозяйства, немыслимо без точного, всепроникающего и всеохватывающего учета. От результатов работы каждого рабочего ведет прямой путь к общегосударственному, сознательно устанавливаемому плану и заданиям, ибо самое выполнение народнохозяйственного плана есть в условиях нашей страны результат героической борьбы миллионных масс. Социалистический учет отражает это единство и организованность хозяйства диктатуры пролетариата.

Учет всех показателей производства есть основа большевистского руководства предприятием. Без точного и оперативно-быстрого учета нельзя конкретно, предметно, деловым образом, а не «с воздуха» и «вообще», руководить предприятием.

Следует прямо признать, что заводской и низовой производственный учет поставлен на наших предприятиях неудовлетворительно. Заводской учет в настоящее время главным образом подчинен задачам отчетности предприятия перед вышестоящими трестами, главками и наркоматами. Заводская, а в значительной мере и цеховая бухгалтерия, как правило, в течение первой половины каждого месяца почти целиком занята подсчетом окончательных итогов за предыдущий месяц. Сами руководители предприятия получают более или менее точную картину работы предприятия за предыдущий месяц только к середине следующего месяца. Это значит, что непосредственная, оперативная ценность данных учета уже в значительной мере потеряна.

В результате такой работы статистических и учетных органов предприятий заводской учет не выполняет основную свою задачу. Он должен быстро сигнализировать руководителям предприятий о всех изменениях в работе, точно указывать уровень выполнения плана, сигнализировать о всех нарушениях установленных норм, с выяснением причин отклонений от плана. Если заводской учет отстает на две недели, если в течение первой половины месяца отстает весь текущий производственный учет, а во второй половине месяца начинают в спешке «нагонять» отставание, поверхностно регистрируя события на производстве, то совершенно ясно, что в результате такой работы сама бухгалтерия завода и цехов из необходимого сигнализатора превращается в бюрократического регистратора итогов прошедшего. Это есть полное извращение основной задачи заводского оперативного учета.

Заводская статистика и бухгалтерия производят те исписанные горы бумаг и «простыни» отчетностей, которые ежемесячно и ежеквартально широким потоком плывут в канцелярии трестов и главков. До каких чудовищных размеров вырастает бюрократическая писанина заводской бухгалтерии и во что она обходится в конечном итоге пролетарскому государству, об этом дает представление хотя бы пример Мариупольского металлургического завода им. Ильича. Заводская бухгалтерия ежемесячно обязана заполнять для вышестоящих хозяйственных органов 210 форм статистической отчетности с более чем 4 тысячами граф. Одни образцы этих отчетов весят 2½ килограмма! Заводская бухгалтерия надрывается, систематически увеличивает штаты и в результате всего этого... добавляет к каждой тонне качественной болванки, производимой заводом, на 90 коп. бухгалтерских общезаводских расходов!

Нельзя дальше терпеть подобных извращений в работе учетного аппарата предприятий, ибо они ложатся дополнительным накладным расходом на заводскую себестоимость и обходятся пролетарскому государству в десятки миллионов рублей.

Заводской учет, в особенности низовой производственный учет, в руках руководителей предприятий должен быть мощным рычагом в борьбе за выполнение всех количественных и, что особенно должно быть подчеркнуто, качественных заданий народнохозяйственного плана.

Для этого необходимо разрешить ряд задач, вставших перед заводским и низовым производственным учетом.

Прежде всего необходимо решительно сократить заводскую отчетность, посылаемую в вышестоящие хозорганы, поглощающую половину рабочего времени заводских и цеховых бухгалтерий, мешающую заводским учетным органам своевременно сигнализировать о всех нарушениях и отклонениях в работе предприятий. Должна быть выработана максимально сокращенная и упрощенная форма отчетности, включающая лишь самые основные количественные и качественные показатели работы. Сокращение и упрощение отчетности предприятий—важнейшая задача, которую немедля должны решить ЦУНХУ и соответствующие хозяйственные наркоматы. Оно развяжет руки заводскому учетному аппарату для участия в борьбе за выполнение планов предприятий.

Коренным образом необходимо перестроить низовой производственный учет и первичную документацию учета. Первичный документ учета на производстве — рапорты, учетные карточки и т. д. бригадира, мастера, десятника на предприятии и в шахте, — именно он определяет качество и точность всего заводского и шахтного учета. Если первичный документ составлен неправильно, неполно или ошибочно, его ошибки и извращения почти механически воспроизводятся в последующей обработке первичных данных цеховой и заводской бухгалтерии.

Составление и самая форма первичного документа — наиболее запущенный участок в заводском учете. Бригадиры, десятники и мастера заполняют рапорт или учетную карточку о результатах работы своей бригады и смены как попало, часто давая цифры по продукции «на-глазок» и без точного учета, потом вносятся исправления, зачеркиваются одни, кое-как намалевываются другие цифры, которые можно читать по-разному. Эта преступная небрежность имеет место не только в промышленности, но и процветает также на шахтах. Она не изгнана из практики даже на лучших шахтах, как, например, шахта «Новочайкино» (Макеевка). На этой шахте ежедневно составляется 40—50 путаных рапортов, в которых либо неправильно записана выполненная работа, либо записана работа, но не записаны фамилия и номер рабочего, либо, наконец, перепутаны квалификации и ставки. Такой, с позволения сказать, «рапорт», во-первых, дает неправильные сведения для всех последующих звеньев учета, во-вторых, мешает рабочим получать правильно зарплату, ибо неправильной записью скрадывает у одних и незаслуженно приписывает другим. Такой «рапорт» часто является источником уравниловки при получке, ибо он не учитывает ударную работу передовиков-ударников и лодырничество лентяев и рвачей.

Не случайно поэтому, что почти все заводские конференции по снижению себестоимости, а также конференции ударников требуют улучшения первичного учета, требуют введения единой для каждого данного завода формы первичного документа. Это требование ударников и передовых заводов в борьбе за снижение себестоимости должно быть выполнено немедленно. Необходимо упростить и сократить количество требований, пред'являемых к заполнителю рапортов, оставляя лишь основные, действительно нужные показатели. Необходимо, чтобы в первичном документе основное внимание было уделено качественным показателям в работе бригады и смены. Внимание первичному документу низового производственного учета! От него зависит точность и качество всего заводского учета и статистики.

Мы должны создать на наших заводах и шахтах такой учет, быстрый и всепроникающий, гибкий и массовый, о котором говорил еще в 1918 г. Ленин: «... учет и контроль, вполне доступный, вполне посильный всякому честному, толковому, распорядительному рабочему и крестьянину».

Учет на наших предприятиях должен быть действенным, массовым. «Учет и контроль, которые необходимы для перехода к социализму, могут быть только массовыми»,—говорит Ленин. Учет результатов труда—меры труда—должен быть подлинно народным. Он касается работы всей массы рабочих, ежедневно ведущих борьбу за выполнение народнохозяйственного плана. Эти массы кровно заинтересованы, чтобы учет результатов их работы был правильный и точный. Поэтому задача организации гласного, социалистического учета в цехах и агрегатах на заводах и в шахтах—важнейшая задача.

Всенародность, гласность, массовость учета есть коренное требование социализма в противовес капитализму. Учет на заводе при капитализме — учет результатов капиталистической эксплоатации и присвоения. Поэтому капиталисты боятся гласного учета, ибо это значит разглашать тайну эксплоататора, массу присвоенной прибавочной стоимости, это означает также разглашение всех тайн и секретов капиталиста перед лицом его конкурентов. Каждое капиталистическое предприятие поэтому окружает глубокая тайна.

Социализм уничтожил эксплоатацию, уничтожил частнокапиталистическое присвоение, социализм требует всеобщей гласности результатов работы каждого предприятия и каждого рабочего. Выставляя лозунг «контролировать мерой труда меру потребления», социализм требует, чтобы мера труда каждого рабочего была точно учтена, но это возможно только при правильной организации и постановке учета на каждом предприятии.

Борьба за массовый, гибкий, точный, всеохватывающий, все более механизированный учет на наших предприятиях есть неот'емлемая составная часть борьбы за выполнение народнохозяйственного плана.

О ПЛАНЕ ОЗИМОГО СЕВА НА 1933 ГОД.

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить следующий план озимого сева на 1933 год в совхозах, колхозах и единоличных хозяйствах по республикам, краям и областям (в тысячах гектар):

Республики, края и области	Всего по всем сельско-хозяйственным секторам	В том числе: Колхозы	Из них колхозы, обслуж. МТС	Совхозы всех систем	Из них: НКСовхозов	НКЗема	НКСнаба	Центросоюза	Прочие совхозы	Единоличники
Северный край	300,0	216,0	18	4,0	1,50	0,29	—	0,7	1,51	80,0
Карельская АССР	17,0	11,0	1	—	—	—	—	—	—	6,0
Ленинградская область	535,0	315,0	80,0	10,0	1,00	0,90	4,10	1,7	2,30	210,0
Западная область	1345,0	825,0	215	25,0	12,85	5,31	2,30	1,5	3,04	495,0
Московская область	1670,0	1240,0	260	80,0	14,20	13,63	23,70	8,4	20,07	350,0
Ивановская область	603,0	405,0	135,0	18,0	9,65	3,99	2,00	2,3	0,06	180,0
Горьковский край	2402,0	1272,0	275,0	20,0	6,00	6,70	0,15	1,4	5,75	1110,0
ЦЧО	3900,0	2896,0	1830	277,0	126,40	44,18	74,10	6,2	26,12	727,0
Уральская область	1260,0	1057,0	500	103,0	84,70	10,54	0,30	5,7	1,76	100,0
Башкирская АССР	980,0	745,0	325	65,0	59,40	4,00	—	1,6	—	170,0
Татарская АССР	1250,0	970,0	485	40,0	21,10	12,55	—	1,9	4,45	240,0
Ср.-Волжский край	2600,0	2100,0	1200	320,0	251,10	41,10	2,60	5,2	20,00	180,0
Ниж.-Волжский край	2430,0	2091,0	1342	299,0	269,75	15,79	2,40	4,2	6,86	40,0
Сев.-Кавказский край	3930,0	3030,0	2458	720,0	594,05	74,70	12,50	13,2	25,55	180,0
Крымск. АССР	500,0	377,0	319	107,0	78,50	11,07	1,75	3,0	12,68	16,0
Казакск. АССР	550,0	468,0	294	72,0	56,00	10,01	1,90	2,0	2,09	10,0
Кара-Калпак. АССР	5,0	3,3	3	0,3	—	0,03	—	—	—	1,67
Зап.-Сиб. край	560,0	410,0	218	50,00	44,60	1,25	0,20	2,0	1,95	100,0
Вост.-Сиб. край	270,0	185,0	85	19,4	15,70	0,44	—	0,6	2,66	65,6
Якутская АССР	1,0	1,0	0,3	—	—	—	—	—	—	—
ДВК	32,0	24,0	20	1,0	—	0,04	0,02	0,7	0,24	7,0
УССР	10000,0	7580,0	6200	950,0	535,80	84,03	197,58	35,6	96,99	1470,0
БССР	1260,0	748,0	260,0	36,0	26,60	6,74	—	2,5	0,16	476,0
ЗСФСР	970,0	450,0	250,0	56,0	14,20	31,30	1,80	4,4	4,30	464,0
Узб. ССР	340,0	189,0	115	101,0	62,70	34,15	—	1,2	2,95	50,0
Тадж. ССР	122,0	76,7	21	13,5	10,50	2,50	—	0,1	0,40	31,8
Туркм. ССР	98,0	71,0	52	17,0	0,50	3,30	—	1,5	11,70	10,0
Киргиз. АССР	80,0	59,0	42	11,0	3,20	4,45	2,20	0,2	0,95	10,0
Итого СССР	38010,0	27815,0	17003,3	3414,93	2300,0	422,99	339,60	107,8	254,54	6780,07

В ТОМ ЧИСЛЕ ОЗИМОЙ ПШЕНИЦЫ (в тыс. гектар):

Республики, края и области	По всем с.-х. секторам	В том числе: Колхозы	Из них колхозы, обслужив. МТС	Совхозы всех систем	Из них: Наркомсовхозов	Наркомзема	Наркомснаба	Все прочие совхозы	Единоличники
Северный край	3,0	3,0	2,5	—	—	—	—	—	—
Карельская АССР	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ленинградская область	50,0	42,0	21,0	1,0	0,1	0,22	—	0,68	7,0
Московская область	100,0	80,0	34,0	15,0	2,3	3,42	5,40	3,88	5,0
Западная область	60,0	46,0	17,0	3,0	0,3	0,37	1,60	0,73	11,0
Ивановская область	80,0	68,0	22,0	2,0	0,3	0,52	0,50	0,68	10,0
Горьковский край	30,0	26,0	12,0	1,0	0,1	0,21	—	0,69	3,0
ЦЧО	742,0	610,0	460,0	112,0	46,3	14,39	48,39	2,92	20,0
Уральская область	2,0	2,0	2,0	—	—	—	—	—	—
Башкирск. АССР	5,0	5,0	4,0	—	—	—	—	—	—
Татарская АССР	17,0	16,0	12,0	1,0	—	1,00	—	—	—
Ср.-Волжский край	222,0	145,0	105,0	77,0	67,6	6,91	1,17	1,32	—
Ниж.-Волжский край	341,0	260,0	214,0	81,0	72,9	3,24	1,10	3,76	—
Сев.-Кавказский край	3024,0	2264,0	1881,0	610,0	511,6	57,02	12,00	29,38	150,0
Крымск. АССР	488,0	373,0	313,5	99,0	75,5	10,34	1,75	11,41	16,0
Казакск. АССР	303,0	272,0	144,0	28,0	17,2	7,43	1,90	1,47	3,0
Кара-Калпак. АССР	5,0	3,3	3,0	0,03	—	0,03	—	—	1,67
Зап.-Сиб. край	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вост.-Сиб. край	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Якутская АССР	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ДВК	—	—	—	—	—	—	—	—	—
УССР	5731,0	4700,0	4250,0	690,0	415,1	56,9	163,14	54,86	341,0
БССР	60,0	47,0	13,0	3,0	1,8	0,45	—	0,75	10,0
ЗСФСР	772,0	313,0	195,0	42,0	11,0	21,1	1,78	8,12	417,0
Узб. ССР	298,0	168,0	105,0	83,0	60,88	17,97	—	4,15	47,0
Таджик. ССР	109,0	66,0	16,0	12,0	10,3	1,2	—	0,5	31,0
Туркм. ССР	80,0	62,0	46,0	10,0	0,2	1,4	—	8,4	8,0
Киргиз. АССР	78,0	59,0	42,0	9,0	2,6	3,75	2,20	0,45	10,0
СССР	12600,0	9630,3	7914,0	1879,03	1296,08	207,87	240,93	134,15	1090,67

2. Установить, что обязательная поставка зерна государству колхозами и единоличными хозяйствами должна производиться только с той площади, которая будет засеяна каждым колхозом и единоличным хозяйством в пределах плана, утвержденного для него на основе настоящего постановления.

С площади, засеянной колхозом или единоличным хозяйством сверх этого плана, обязательная поставка зерна государству не производится.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР — **В. Молотов (Скрябин).**

Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР — **И. Мирошников.**

Москва, Кремль. 17 июля 1933 г.

ОТКРЫЛАСЬ КОНФЕРЕНЦИЯ ИНЖЕНЕРОВ И ТЕХНИКОВ МОСКВЫ И ОБЛАСТИ.



Тов. СТАЛИНУ.

Вождю великой большевистской партии, руководителю и учителю миллионных масс трудящихся, строящих социализм на одной шестой части земного шара, организатору величайших побед на фронте социалистической переделки Советской страны — тов. Сталину — пламенный привет от инженеров и техников пролетарской Москвы.

Мы счастливы, что живем в такое замечательное и героическое время, когда под руководством железной партии пролетариата, возглавляемой Вами, т. Сталин, осуществляется величайшее из строительств, какое когда-либо знал мир, — строительство социалистического общества. Мы горды и счастливы, что являемся активными участниками этого строительства.

Для каждого инженера и техника сейчас как никогда ясно, что только рабочий класс, только диктатура пролетариата создает такие возможности для технического развития, такие просторы для работы инженера и техника, которые невозможны ни в одной капиталистической стране.

Дело рабочего класса — это наше кровное дело. Сейчас, в период коренной социалистической реконструкции всех отраслей народного хозяйства, когда, по Вашему блестящему определению,—техника решает все, в тысячу раз увеличиваются роль и ответственность инженера.

Перед лицом грандиозных задач, которые стоят перед нами, мы даем Вам твердое обещание, тов. Сталин, что будем решительно бороться со всеми проявлениями полузнайства, хвастовства, технического чванства, со всеми проявлениями канцелярско-бюрократических методов руководства, со всем тем, что тормозит победоносное освоение новой техники. Мы будем бороться за то, чтобы советский инженер был лучшим инженером во всем мире. Мы приложим все свои силы, тов. Сталин, чтобы вместе с героическим рабочим классом нашей Советской страны, развернув знамя социалистического соревнования и ударничества, быть в первых рядах борцов за овладение новой техникой, за полную социалистическую реконструкцию всего народного хозяйства.

Да здравствует героический рабочий класс!

Да здравствует его большевистская партия!

Да здравствует наш любимый вождь и учитель тов. Сталин!

На конференции.

Вчера в Большом зале Консерватории открылась конференция инженеров и техников города Москвы и области. Конференция посвящена вопросу перестройки управления промышленностью и укрепления технического руководства в низовых производственных звеньях на основе решений СНК и ЦК о Донбассе и ж.-д. транспорте.

На конференцию прибыли свыше тысячи делегатов с решающим голосом и большое количество гостей.

Под бурные аплодисменты всего зала конференция избирает в почетный президиум товарищей: **Сталина, Кагановича, Молотова, Калинина, Орджоникидзе, Ворошилова, Куйбышева, Кирова, Андреева, Коссиора, Рудзутака, Постышева, Шверника, Тельмана и Максима Горького.**

С докладом о задачах инженерно-технических работников в связи с решениями СНК и ЦК о Донбассе и ж.-д. транспорте выступил редактор «З. И.» тов. Таль.

После доклада тов. Таля конференция непосредственно переходит к прениям. Во вчерашнем заседании успели высказаться тт. Груздев (завод «Шарикоподшипник»), Зенович (завод «Динамо»), Сорокин (завод «Фрезер») и Матусовский (Мытищинский вагонный завод). Все они подвели краткие итоги перестройке схемы управления на своих заводах. Выступления показывают, что перестройка методов управления проведена пока очень поверхностно. В большинстве случаев она свелась к упразднению некоторых отделов и к переброске нескольких десятков инженеров из аппарата в цехи. Есть немало фактов, говорящих о том, что перестройка носит пока формальный характер.

Конференция послала приветствия тт. **Сталину, Кагановичу, Молотову, Орджоникидзе и Швернику.**

НОВЫЙ ОТРЯД СТРОИТЕЛЕЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ДЕРЕВНИ.

ВЫСТУПЛЕНИЕ товарища КАГАНОВИЧА.

Вчера состоялось совещание директоров, начальников политотделов и других работников политотделов, старших агрономов и механиков, от'езжающих во вновь организуемые 91 МТС (на Украине, Северном Кавказе, Нижней Волге, Урале и в ЦЧО). На собрании присутствовало свыше 600 человек (350 работников политотделов, 91 директор МТС, 180 старших агрономов и старших механиков.). Все эти работники предварительно прошли одиннадцатидневные специальные курсы по агротехнике и организации сельскохозяйственного производства.

На собрании выступил секретарь Центрального Комитета партии и заведующий сельскохозяйственным отделом ЦК ВКП(б) товарищ **Л. М. Каганович**, встреченный бурными аплодисментами, перешедшими в овацию.

Тов. Каганович в своем выступлении остановился на боевых хозяйственно-политических задачах, стоящих сейчас перед политотделами и перед директорами новых машинно-тракторных станций в деле организации и проведения уборки и хлебопоставок, а также в осуществлении лозунга вождя партии товарища **Сталина** о превращении всех колхозов в большевистские и колхозников в зажиточных.

Собранием посланы приветствия: ЦК ВКП(б), вождю партии и рабочего класса, инициатору создания политотделов машинно-тракторных станций и совхозов—товарищу **Сталину**, товарищам **Молотову, Кагановичу, Ворошилову и Калинину.**

— Да здравствует товарищ Сталин! —раздалось из зала.

Бурной овацией собравшиеся проводили товарища Кагановича, провозгласившего в ответ на приветствие:

— Да здравствует новый отряд строителей социалистической деревни!

За уборку без потерь, за образцовую охрану урожая, за досрочную хлебосдачу государству!

СОРЕВНОВАНИЕ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА С ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТЬЮ.

Северо-Кавказский крайком ВКП(б) и крайисполком по поручению партийной организации, рабочих и колхозников края вызвали **Харьковскую область и Нижне-Волжский край** на социалистическое соревнование на быстрейшую уборку урожая и досрочную поставку хлеба государству.

В ответ на вызов Северного Кавказа Харьковский облисполком и обком КП(б)У отправили Северо-Кавказскому крайкому — тов. **Шеболдаеву** и крайисполкому — т. **Ларину** следующую телеграмму:

«Большевики, комсомольцы, рабочие и колхозники Харьковской области принимают вызов большевиков, комсомольцев, рабочих и колхозников Северного Кавказа на лучшую и скорейшую уборку урожая и досрочную хлебосдачу.

Шлем свою делегацию для обсуждения и подписания договора о соревновании.

ПОСТЫШЕВ».

Международная экономическая конференция

ПРИГОТОВЛЕНИЯ К РАЗ'ЕЗДУ.

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»).

ЛОНДОН, 17 июля. Через 10 дней международная экономическая конференция будет распущена на неопределенный срок. Оставшееся время предполагается занять «подведением итогов», имеющих сплошь отрицательный характер. Некоторые подкомиссии, например, подкомиссия по торговой политике, уже прекратили свои занятия.

Оставшиеся еще в Лондоне делегаты, в том числе американцы, пакуют чемоданы и заказывают места на пароходах.

«Таймс» следующим образом описывает настроение американской делегации: «Находящиеся сейчас в Лондоне представители САСШ убеждены в невозможности конкретных достижений конференции в настоящее время и более всего озабочены возвращением в САСШ».

Часть американских и других делегатов, еще оставшихся в Лондоне, собирается уехать, не дожидаясь пленарного заключительного заседания конференции.

В руководящих кругах конференции тщательно избегают говорить о сроке и месте созыва следующего пленума: некоторые делегаты открыто выражают сомнение в том, удастся ли вообще собрать ее вновь.

В связи с провалом международной экономической конференции консервативная печать уже изыскивает пути, чтобы снять ответственность за провал с английского правительства. Так, твердолобая **«Дейли мейль»** в передовой, озаглавленной: «Не следует обвинять правительство», пишет: «Хотя налицо сильное разочарование по поводу того, что отсрочка экономической конференции не будет отмечена важными результатами, британское правительство ни в коем случае не может считаться виновным. В течение первых нескольких дней возникли обстоятельства, которые министры не могли предусмотреть и возникновение которых они не могли предупредить».

Попутно с подготовкой к роспуску лондонской конференции **во всем капиталистическом мире идет мобилизация к новому туру экономической войны.**

Изаков.

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ САСШ И ЯПОНИИ.

МЕХАНИЗАЦИЯ АРМИИ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛИНКОРОВ САСШ.

(По телеграфу от нью-йоркского корреспондента «Правды»).

НЬЮ-ЙОРК, 16 июля. Усиленные военные приготовления САСШ не ограничиваются флотом и авиацией, но коснулись также и сухопутной армии.

Военное министерство вносит на одобрение Рузвельта **программу механизации армии, предусматривающую** расходы в сумме **50 млн** долларов.

Характерно, что деньги эти так же, как и суммы, отпущенные на строительство военного флота, будут ассигнованы из фонда общественных работ.

Программа военного министерства предусматривает **окончательную моторизацию армии**, замену кавалерии быстроходными броневиками, вооруженными пулеметами, механизацию пехотных пулеметных команд, замену устаревших моторных средств передвижения новыми, более усовершенствованными, и вооружение танковых полков танками, представляющими последнее слово техники.

Сверх того, предполагается израсходовать **53 млн долларов** на постройку казарм для солдат и жилищ для офицеров.

В связи с этими военными приготовлениями весьма характерно выступление консультанта по вопросам Востока **Гровера Кларка** в «Институте по общественным вопросам» при университете штата **Виргиния** в гор. **Шарлоттсвиль.** На этом сборище экономистов и социологов, обсуждавших дальневосточный вопрос, Кларк предсказывал **наступление эры огромных вооруженных столкновений на Дальнем Востоке.**

Одновременно из Токио сообщают, что Япония «встревожена» и «чувствует себя глубоко обиженной» развертыванием строительства военного флота САСШ. Печать цитирует газету **«Хоци»**, которая пишет: «Мы не виним Америку, мы только желали бы, чтобы она делала больше усилий для сохранения мира, чем приготовлений на случай войны».

Прилет в САСШ итальянской воздушной эскадрильи также используется в целях милитаристской агитации, в частности агитации за усиление военной авиации.

Ольгин.

570 МЛН. ИЕН НА УСИЛЕНИЕ ФЛОТА— ОТВЕТ ЯПОНИИ.

ТОКИО, 17 июля. (ТАСС). Газета **«Осака Майници»** указывает, что морской бюджет Японии на 1934—1935 г. значительно превысит бюджет 1933—1934 г. Бюджет составит около 570 млн. иен, ибо **дополнительная программа морского строительства** по доведению японского флота до пределов лондонского соглашения потребует в новом бюджете не менее **120 млн иен.**

Что касается расходов на улучшение вооружений японской армии, то план военного министерства предусматривает сумму в 150 млн иен.

* * *

Программа военно-морского строительства САСШ продолжает находиться в центре внимания японской печати, военных кругов и политического мира.

Газета **«Осака Майници»** приводит заявление представителя морского министерства, указывающего, что эта программа создает угрозу для мира в Тихом океане и обязывает Японию принять решительные контрмеры. «Концентрация американского флота,—пишет газета, — после его увеличения явится угрозой в Тихом океане».

Газета **«Осака Асахи»** в передовой пишет: **«САСШ провоцируют Японию».**

Угроза для Японии тем более велика, что через два года истекает срок действия лондонского соглашения. А что же будет, если не будет договора, ограничивающего морские силы двух стран?—спрашивает газета. Соперничество в вооружениях приведет к войне, ибо никто не увеличивает военной силы только ради ее увеличения.

Обращая особое внимание на то, что соперничество «опустошает финансовые ресурсы участвующих в нем сторон», передовая призывает к предотвращению соперничества, при чем считает что САСШ должны отказаться от своих планов, ибо самое «наличие морской программы САСШ заставляет японские морские круги говорить о необходимости расширения японского флота».

Газета вместе с тем категорически отвергает мысль, что Япония должна показать пример и первой отказаться от плана расширения флота. **Нынешняя программа САСШ—«не что иное, как угроза наступления, направленная против Японии, и неудивительно, что Япония считает необходимым улучшить свои вооружения».**

«ПАКТ ЧЕТЫРЕХ» ПОДПИСАН, ПРОТИВОРЕЧИЯ ОБОСТРЯЮТСЯ.

(По телеграфу от парижского корреспондента «Правды»).

ПАРИЖ, 17 июля. Прошло всего три дня после подписания «пакта четырех», и на страницах печати, отражающей настроения близких к правительству кругов, уже определенно проскальзывает недоверие к этому документу, который призван был чудодейственным образом снять с повестки дня острые противоречия между европейскими империалистами.

«Пти паризьен» рекомендует считаться не с **формальным** текстом пакта, а учитывать **намерения** подписавших его держав, а также методы, при помощи которых он будет применяться при разрешении текущих политических проблем.

Большое разочарование вызвало в печати опровержение официального итальянского агентства **Стефани** в ответ на сообщение парижской газеты **«Энтрансижан»** о том, что Италия якобы изменила свою позицию в основных вопросах внешней политики. Это опровержение направлено против утверждений французских газет, что Италия, подписывая «пакт четырех», согласилась с французским тезисом о сохранении **независимости Австрии** и отказалась от **Далмации** и других притязаний на югославские территории.

В связи с этим следует привести оценку, данную газетой **«Капиталь»**, «пакту четырех» с точки зрения урегулирования франко-итальянских противоречий в вопросе морских вооружений.

Отметив, что тоннаж военного флота Франции в настоящее время превышает тоннаж итальянского флота **на 240 тыс. тонн**, «Капиталь» пишет:

«Равенство в морских вооружениях в обстановке, при которой Франция вынуждена рассеивать свои силы, сделает Италию владычицей Средиземного моря, что осложнит наши сообщения с колониями и заставит нас обеспечить их оборону за счет обороны метрополии. Таким образом, Италия сможет подвергать нас постоянному шантажу, как только у нас возникнут затруднения с Германией».

Газета делает отсюда вывод, что Франция должна использовать «пакт четырех» для того, чтобы упрочить существующее соотношение **3 : 2** между французским и итальянским флотами и что нужно в этом отношении добиться поддержки от Англии.

Это выступление «Капиталь», несомненно, отражающее позиции французского империализма, в сопоставлении с приведенным нами выше опровержением агентства Стефани дает наглядное доказательство того, что подписание «пакта четырех» явилось лишь формальным жестом, нисколько не определяющим действительную линию подписавших его сторон.

Ремм.

Не сдавать темпы.

ЧЕЛЯБИНСК, 17 июля. (Роста). Установленный ГУТАП июльский план в 70 тракторов завод увеличил до 85. Однако борьба за выполнение этой программы развертывается слабо. На заводе не закрепили темпов последних дней июня. На 14 июля с конвейера сошло только 14 «сталинцев». Моторный конвейер собрал 26 моторов вместо намеченных по графику 37. На конвейере сборки коробок скоростей собрано только 19 коробок. По графику нужно собирать в день 5 коробок, собирается же две—три.

Сборка на всех участках тормозится из-за **отсутствия деталей**, поступающих некомплектно и с огромными перебоями.

ПОСЛЕДНИЕ ИЗВЕСТИЯ.

ИТАЛО-РУМЫНСКИЙ ДОГОВОР О ДРУЖБЕ ПРОДЛЕН НА 6 МЕСЯЦЕВ.

ВЕНА, 16 июля. (ТАСС). По сообщению из Бухареста, истекающий 18 июля **итало-румынский договор о дружбе** продлен в Риме на 6 месяцев.

В румынских политических кругах указывают, что это является лишь временным разрешением вопроса, поскольку обязательства Румынии перед Малой Антантой пока не допускают полного возобновления договора с Италией.

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКОЕ ПРОВЕДЕНИЕ РЕШЕНИЙ СНК и ЦК ВКП(б)

О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Из речи тов. А. А. АНДРЕЕВА—на собрании партактива Московского узла 11 июля 1933 года.

Товарищи, я думаю, что теперь нет такого железнодорожника, который бы уже не познакомился со всеми последними решениями, принятыми ЦК ВКП(б) и Совнаркомом, о мерах по улучшению работы ж.-д. транспорта. Эти постановления должны будут сыграть роль крутого перелома во всей работе железных дорог, да и не только железных дорог. Эти решения об организации управления железнодорожным хозяйством в значительной мере лягут в основу улучшения работы и всей системы управления нашего народного хозяйства.

Я должен сказать, что инициатива и постановка разработки всех этих вопросов принадлежат вождю нашей партии тов. Сталину. (Аплодисменты). Тов. Сталин принимал в разработке всех этих постановлений самое ближайшее и активное участие, и именно поэтому характер этих постановлений принял такую большевистскую четкость, такую решительность.

Ж.-д. транспорт работает плохо.

Чем вызваны такие основательные и такие крепкие постановления ЦК и СНК? Они вызваны тем, что работа жел. дорог находится в очень плохом состоянии. Они вызваны тем, что ж.-д. транспорт в обслуживании всего нашего народного хозяйства дает большие, а на некоторых участках прямо угрожающие перебои в деле обеспечения перевозок грузов для важнейших отраслей и предприятий промышленности, для сельского хозяйства и для снабжения городов. И несмотря на это, не все руководящие работники-железнодорожники отдают себе в этом отчет. Дело заключается не только в том, что транспорт топчется на одном месте в своей работе, а хуже — в первом и втором квартале этого года работа железных дорог идет на более низком уровне, чем в это время в прошлом году. Вот в чем суть. Железные дороги в этом году перевозят меньше и грузят меньше, чем они грузили в это время в прошлом году. Чтобы подтвердить это положение, достаточно, например, сослаться только на такие цифры: в 1-м квартале 1932 г. грузооборот составлял 40 млрд. тонно-километров, а в 1-м квартале этого года — только 36 млрд.; во 2-м квартале прошлого года—44 млрд., во 2-м квартале этого года—42 млрд. тонно-километров. Короче говоря, работа транспорта идет ниже уровня прошлого года.

У нас продолжают плохо работать паровоз и вагон, доказательством чему служит факт, что средне-суточный пробег паровозов в январе 1932 года составил 163 километра, а в январе этого года составил лишь 150 клм.; в мае прошлого года — 174 клм., в мае этого года — 167 клм. Пробег товарного вагона в январе прошлого года составлял 99 километров в сутки, а в январе этого года—86; в мае прошлого года — 108 клм., а в мае этого года — 102 клм.

Доказательством того, что у нас работа на ж.-д. транспорте идет все еще плохо, что у нас порядка еще настоящего нет, что у нас нет необходимой дисциплины, служит еще огромное количество аварий и катастроф. Мы очень много бьем паровозов и вагонов и портим много грузов. Я думаю, что цифр для этого приводить незачем, все работники, непосредственно связанные с работой железных дорог, как руководящие, так и низовые, понимают, что дело идет плохо, и замазывать тут что-либо ни в коем случае не надо.

Я хотел только указать, что такая работа ж.-д. транспорта приводит к тому, что целый ряд важнейших грузов, необходимых отдельным отраслям промышленности и всему народному хозяйству, оказывается неперевезенным. Ж.-д. транспорт с этими перевозками плохо справляется. Мы имеем довольно серьезное накопление топлива — угля в Донецком и Кузнецком бассейнах, с перевозками которого наши железные дороги не справляются. При этом надо иметь в виду, что мы сами должны накопить достаточное количество топлива для осенне-зимних перевозок. Кроме того, огромное количество строительных и лесных материалов железные дороги перевозят неудовлетворительно.

Все это говорит о том, что состояние работы ж.-д. транспорта приняло очень серьезный характер и необходим целый ряд решительных мер для того, чтобы немедленно серьезно выправить работу ж.-д. транспорта. Дело в том, что работа, после некоторого сдвига в конце 1931 года и в начале 1932 года, не только не улучшилась, а наоборот, ухудшилась, а работу ж.-д. транспорта надо расценивать на фоне размаха промышленности и сельского хозяйства, на фоне все больших и больших требований, которые пред'являет народное хозяйство к ж.-д. транспорту. Мы видим за последние месяцы, как идет рост металлургии; мы видим, как двинулась вперед, после тех решений, которые приняты ЦК ВКП(б), добыча угля; мы стоим накануне огромного сбора хлеба, который нужно будет также перевозить из одного района в другой. Мы видим, что промышленность идет в гору, сельское хозяйство быстро растет, а транспорт топчется на одном месте. Вот откуда серьезность положения.

А решающую роль транспорта во всем народном хозяйстве доказывать нечего: транспорт является тем нервом, тем кровеносным сосудом в организме советского хозяйства, нормальная работа которого если нарушается, то нарушается и вся нормальная жизнь страны.

Причины плохой работы ж.-д. транспорта.

Вот, товарищи, чем вызваны те крепкие и основательные постановления, которые приняты ЦК ВКП(б) и СНК. Спрашивается, почему могло сложиться такое тяжелое положение на ж.-д. транспорте, несмотря на то, что мы имеем за последний год дальнейший рост технических средств: количество паровозов не уменьшилось, а увеличилось, вагонов не уменьшилось, а увеличилось, ж.-д. сеть не уменьшилась, а увеличилась,—несмотря на это, работа уменьшилась, работа упала: железные дороги работают хуже, чем за тот же период прошлого года. Где причины такой плохой работы? На этот вопрос постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома дает ясный, исчерпывающий ответ. Эти причины лежат в плохой организации дела управления сверху донизу, в плохой организации дела руководства транспортом.

Причина заключается в том, что у нас на дорогах плохо работает паровоз и плохо работает вагон. Порчи паровозов у нас еще довольно значительные, увеличились отцепки по неисправности вагонов в пути, а такое состояние с вагоном дезорганизует все движение, всю работу сети. А плохо работают паровоз и вагон потому, что и паровоз и вагон у нас попрежнему из рук вон плохо ремонтируются. Несколько лет назад были изменены условия ремонта. В течение ряда лет эти измененные, упрощенные условия ремонта действуют, и как будто бы их не замечают наши хозяйственники, руководители. Условия ремонта паровозов и вагонов настолько упростили, что паровоз и вагон из ремонта выходят полуздоровыми, и это упрощение у нас считалось за мудрость, так называемую «экономию». Дело на наших паровозоремонтных заводах свелось к тому, что паровозы недоремонтируются, а хозяйственники, руководители наших паровозоремонтных заводов, кичатся тем, что мы-де добились вот каких успехов, снизили простои вагонов и паровозов в ремонте на столько-то суток и т. д. А паровоз и вагон выходят полубольными и нередко возвращаются тут же снова в ремонт, или спустя непродолжительное время вагоны отцепляются на линии, и т. д. Вот к чему привела эта система упрощения условий ремонта паровозов и вагонов, которую надо немедленно изменить, и надо как можно скорее упразднить все те упрощенчества, так называемое «рационализаторство», так называемые «достижения», которые портят нам паровозы и вагоны.

Паровозы и вагоны у нас плохо работают потому, что у нас до сих пор еще не упразднена, а господствует обезличка в ремонте. В нашей системе ремонта невозможно добиться ответственности за ремонт паровоза и вагона, кто ремонтировал паровоз и особенно вагон, почему он плохо отремонтирован. Вот почему наши паровозы и вагоны работают до сих пор плохо.

Мы в прошлом году, как вы знаете, приняли целый ряд серьезных мероприятий по части оздоровления нашего вагонного хозяйства, по борьбе с обезличкой в отношении вагонов. Мы установили обмен между дорогами, чтобы заставить известные дороги отвечать за вагоны, чтобы с дороги на дорогу сдавались здоровые, отремонтированные вагоны. А к чему все это дело свелось? На самом деле все это хорошее, очень полезное дело было сведено к бумаге, к бумажной, протокольной записи, а вагоны почти попрежнему переходят с дороги на дорогу неотремонтированными или на скорую руку залатанными.

Плохое состояние эксплоатационной сети ж.-д. транспорта, как на это указывает постановление ЦК и СНК, отчасти об'ясняется тем, что НКПС и дороги чрезмерно увлекались вопросами нового строительства, увлекались всякими новостройками, забывая существующую эксплоатируемую сеть, забывая, что основными все-таки является существующая сеть. Она, прежде всего, должна быть в хорошем состоянии, чтобы вести хорошую работу. Вместо этого у нас было увлечение постройкой новых ж.-д. линий, всякого рода новых сооружений и т. д. В результате этого некоторые ж.-д. линии законсервированы, не закончены, не рассчитали также, что нехватает пока рельсов, что недостаточно металла для обслуживания потребности и эксплоатируемой сети, и нового ж.-д. строительства. Получилось разбрасывание средств, распыленность внимания вместо сосредоточения их главным образом на существующей сети. В результате этого из года в год растет запущенность, особенно нашего путевого хозяйства, которое буквально было превращено в заброшенный участок на ж.-д. транспорте. Теперь этот заброшенный участок, результат такого отношения к путевому хозяйству, остро чувствуется в том, что мы не можем дать на ряде участков настоящих скоростей в движении, в том, что у нас путь является основной причиной порчи и расстройства подвижного состава. Теперь мы за эту запущенность путевого хозяйства серьезно расплачиваемся.

Уход за путевым хозяйством, ремонт путевого хозяйства также проводился и до сих пор ведется с расчетом как можно больше упростить те технические условия, которые должны были быть соблюдены в ремонте и уходе за путем. Достаточно указать на то, что целый ряд так называемых «рациональных» мероприятий нам пришлось в последнее время отменить как вредные мероприятия. Указать хотя бы на введение 4-дырных накладок вместо 6-дырных, на снятие третьего костыля и т. д. Это считалось мудростью, нововведением, «рациональной» мерой, привезенной из Америки, а на самом деле за период трех лет эта постановка 4-дырных накладок и снятие одного костыля привели к расстройству пути на ряде участков, и теперь приходится опять вводить 6-дырные накладки и третий костыль. Указать хотя бы на такой пример: когда встал вопрос о том, чтобы улучшить путевое хозяйство, поднять его, выдвинуть его на первый план, когда стали проверять путевые кадры, то оказалось, что путейцы находятся где угодно, но только не в путевом хозяйстве: они сидят в строительных конторах, в аппаратах дирекций, в конторах строительных трестов и везде, но только не в путевом хозяйстве.

Все это говорит о том, насколько плохо поставлено было дело с техникой, с техническим руководством ж.-д. хозяйством. Нельзя сказать, чтобы у нас люди мало работали. Руководители, директора, начальники районов, работники управлений НКПС работают, сидят иногда до 2 и 3 часов ночи, но какой получается от этого толк? Люди работают почти вслепую, не замечая основных технических упущений, а железнодорожный транспорт в целом есть сложный механизм, сложная машина, которая требует очень тщательного технического руководства, а не общих рассуждений на бумаге, не приказов.

Причины плохой работы лежат в крайней слабости наших рабочих низовых звеньев — депо, станций, дистанций. Именно на эти звенья непосредственно ложится огромно-возросшая работа железных дорог. Именно они являются главными рабочими органами. Казалось бы, что там и должны быть сосредоточены наиболее крепкие, способные люди, технически грамотные для того, чтобы эту работу провернуть, чтобы с этой работой справиться, а на деле этого нет. Как могут хорошо работать эти решающие звенья, когда лучшие работники систематически на года в год стягивались в аппарат НКПС, дирекций, в аппараты районов, всякого рода об'единений, трестов! Как только увидели человека мало-мальски способного, инициативного, растущего, его забирали в аппарат. Такого работника на станции, в депо не оставляли, рассуждая, что он ведь хороший работник, его надо поближе—в дирекцию, в район. Все это привело к тому, что больше чем 2/3 лучших практиков и специалистов оказались сосредоточенными не на линии, а в аппаратах. Те же, которые оставались работать на линии, были поставлены в такие условия, что стремились оттуда поскорее уйти, потому что оплата их была значительно ниже, чем в аппаратах районов, дирекций и НКПС, а ответственность за работу значительно больше.

Хозяйственники—руководители низовых рабочих органов оказались поставленными, благодаря так называемой функционалке, в такие условия, когда у них основные, решающие функции—распоряжение финансами, распоряжение людьми, установление зарплаты и т. д.—оказались из'ятыми и сосредоточенными в специальных организациях дирекций, районов и т. д. Вместо того, чтобы дать возможность людям, которые призваны командовать движением, обслуживать движение в этих решающих низовых звеньях, распоряжаться всеми необходимыми средствами, получилось так, что эти средства оказались оторванными от оперативной работы. Работников низовых звеньев наши аппараты НКПС, дирекций и районов заваливали беспощадно бумагами. Командовал тот, кому только не лень. И НКПС, и дорога, и район — все считали своим долгом поближе «связаться» с низами и заваливать эти низы своими приказами, распоряжениями, телеграммами и т. д., а в результате получилось, что настоящей работой низовому начальнику некогда было заниматься. Он был завален бумагами, загружен всевозможными справками и приказами, а свою непосредственную работу он сваливал на второстепенных лиц. Вот где причина того плохого состояния ж.-д. хозяйства, в котором оно оказалось.

Причина заключается в том, что аппарат у нас плох, он страшно громоздок. Несмотря на то, что мы аппарат несколько раз сокращали, он спустя короткое время снова разбухал. Чем это об'ясняется? Тем безответственным и хвостистским отношением наших руководителей аппарата и его отдельных частей, которые вместо того, чтобы стоять над аппаратом, вместо того, чтобы им руководить, плелись в хвосте, потакали этому аппарату. Крайне плохое состояние аппарата заключается в том, что он безответственен и построен таким образом, что ответственность в отдельных частях аппарата найти довольно трудно. Почему? Потому, что основные функции разбиты по частям: одна часть в одном отделе, другая—в другом отделе, финансы в одних руках, кадры—в других, зарплата—в третьих и т. п. Получается так, что ни один оперативный начальник не отвечал полностью за определенную отрасль и не мог отвечать. Эта система подрывала единоначалие в определенном порученном деле.

Причина плохой работы ж.-д. хозяйства заключается в низкой, слабой дисциплине на железных дорогах. Нечего доказывать, все это отлично понимают, какое значение для ж.-д. транспорта имеет вопрос о дисциплине. Ж.-д. транспорт, в отличие от всех остальных отраслей народного хозяйства, является таким централизованным хозяйством, который мало чем отличается по своему характеру работы от армии, от состояния системы управления армией, где все решают точность и дисциплина, а между тем,—как правильно указывает постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома,—дисциплина на ж.-д. транспорте оказывается зачастую ниже, чем в промышленности, чем на промышленных предприятиях. Нельзя сказать, что низкая дисциплина на ж.-д. об'ясняется тем, что у нас мало накладывается взысканий. Взысканий у нас много, но накладываются они беспорядочно, без толку, вне связи с укреплением дисциплины. Одному человеку иногда об'являют несколько десятков выговоров, отчего эти выговоры теряют всякое значение, на них просто плюют. Необходимая крепкая дисциплина на транспорте зависит не столько от количества взысканий, а от того, как их применяют, и введение дисциплинарного устава не обязательно должно повлечь за собой увеличение взысканий, но правильное их применение и воспитание строжайшей исполнительности.

Слабая дисциплина есть прежде всего результат неправильной системы руководства, при которой у нас важнейшие организации в известной мере обезличились. Я должен сказать, роль дорог у нас была принижена, и за это несет целиком и полностью ответственность НКПС: центральные управления НКПС зачастую командовали линией через голову дирекции и этим самым они обезличивали дирекцию, она теряла свое значение как ответственная руководящая единица по управлению данной дороги. С другой стороны, роль дирекции обезличивалась, обесценивалась наличием районов, которые благодаря тому, что не было в точности проведено на транспорте постановление Центрального Комитета по сжатию их аппарата, превратились по сути в маленькие дирекции. Районы обросли по типу дирекции отделами оперативными и функциональными, стремясь подменить собой дирекцию—эту основную управляющую единицу дороги. И на деле получилась организационная неразбериха в системе управления и вину наличие всякого рода лиц, бюро, независимых от начальника станции, начальника депо, т.-е. от непосредственного командира; наличие большого количества заместителей, всякого рода помощников привело к тому, что ответственность распылилась. В этом и заключается корень слабой дисциплины на ж.-д. транспорте.

Результатом плохой дисциплины являются беспорядок и плохая система заработной платы и нормирования труда на транспорте.

Борьба за рост производительности труда запутывалась и осложнялась огромным количеством всякого рода норм, которые наши низовые руководители не только не могли провести в жизнь, но зачастую не могли в них разобраться. Отдельные премии и системы заработной платы часто не только не стимулировали дисциплину труда на ж.-д. транспорте, но, наоборот, ее разлагали. Достаточно сослаться на примеры по премиям в движении в отношении диспетчеров, премируемых за отправление поездов по расписанию. Это приводило к тому, что поезда передерживались на станциях, лишь бы отправить как можно больше поездов по расписанию.

Все это вместе взятое не укрепляло, а наоборот, расстраивало труддисциплину на жел.-дор. транспорте и создавало ту невероятную текучесть, на которую так часто ссылаются руководители-хозяйственники, как на какую-то «об'ективную» неизбежность. Текучесть—это не неизбежность, не какая-то об'ективная причина плохой работы, нет, текучесть кадров административно-технических и рабочей силы есть производная безобразного состояния системы зарплаты.

Дисциплина труда на транспорте слаба еще и потому, что нет до сих пор на транспорте настоящей, действительно большевистской, решительной борьбы с лодырями, с прогульщиками. О том, что большинство хозяйственников на железных дорогах потеряло большевистскую чуткость и бдительность к борьбе с классовым врагом, свидетельствует тот факт, что классовый враг проникает нередко на самые ответственные места для вредительской работы по разрушению отдельных частей транспорта и прежде всего для разложения трудисциплины. Достаточно указать на тот факт, что, например, по Южной дороге при последней чистке было вычищено кулацко-белогвардейских элементов более чем 6.000 чел., которые на дороге, конечно, занимались не помощью, а разложением трудовой дисциплины, порчей подвижного состава, пролезая в смазчики, путевые сторожа, кондуктора, пролезая в диспетчеры, на ответственные посты по движению, составляя вредительские графики движения поездов и т. д. А где же были наши руководители-хозяйственники, неужели они не могли вскрыть лицо классового врага, отличить его от пролетария? Это показывает, насколько наши хозяйственники потеряли политическое чутье, перестали быть политиками, превратились в узких хозяйственников. Вот где причины плохой работы железнодорожного транспорта и того, что транспорт не отвечает на все требования народного хозяйства.

Почему и откуда могло нагромоздиться такое огромное количество недостатков в ж.-д. хозяйстве? Это не праздный вопрос. Кто же несет ответственность за такое состояние ж.-д. хозяйства? Кто несет ответственность за огромнейшие недостатки, непорядки в железнодорожном механизме? Виноваты и несем целиком и полностью ответственность за все это мы — коммунисты, работники железнодорожного транспорта. Мы, работники хозорганов НКПС и дирекций, районов, партийных и профессиональных организаций,—мы несем прямую ответственность за все это. Не бюрократизм и не классовый враг виноват, не вредитель и не плохая погода виновата в плохой работе ж. д., а виноваты коммунисты, работающие на ж.-д. транспорте, виноваты руководители, коммунисты, которым пора было уже научиться как следует руководить, а они еще ничему не научились, они сжились с этими недостатками на железнодорожном транспорте. Постановление ЦК прямо говорит о том, что «ответственность ложится прежде всего и главным образом на коммунистов и беспартийных активистов железнодорожного транспорта сверху донизу. Коммунисты и беспартийные активисты, и только они призваны руководить железнодорожным транспортом, они же отвечают за его переустройство, за перебои в его работе. Плохая работа коммунистов и беспартийных активистов—таков источник плохой работы ж.-д. транспорта».

Почему руководители-коммунисты могли терпеть такого рода огромные недостатки в ж.-д. хозяйстве, такие бюрократические извращения в аппарате транспорта? Потому, что коммунисты-хозяйственники, вместо того, чтобы беспощадно, по-большевистски ломать гнилые, бюрократические, отжившие традиции аппарата жел.-дор. управления,—а последний всегда отличался наличием наиболее сильных бюрократических элементов,—так вместо того, чтобы уничтожить эти гниды, окончательно обанкротившиеся канцелярско-бюрократические методы работы, многие коммунисты приспособились к ним, восприняли от этого старого бюрократического аппарата немало традиций. Многие хозяйственники-коммунисты вместо того, чтобы стоять над аппаратом, руководить аппаратом, обеспечить над ним большевистское руководство, вросли с ног до головы в аппарат и потеряли всякий облик руководителя-коммуниста. В этом заключается суть. Как могло случиться, что громадная масса руководителей-коммунистов не замечала этих громадных недостатков? Это можно об'яснить только тем обстоятельством, что люди буквально утонули в море канцелярской волокиты, в море бюрократизма, бумаг, цифр, приказов и потеряли всякую чувствительность к недостаткам.

Это говорит о позорной роли коммунистов-большевиков на транспорте, которые дождались вмешательства ЦК и СНК, а не постарались сами вскрыть и уничтожить эти недостатки. Ведь часть руководителей-коммунистов, может быть, и замечала эти недостатки, но не вскрыла их, трусливо боялась выносить сор из избы, боялась самокритики.

Такие серьезные организационные недостатки могли иметь место лишь потому, что коммунисты вместо овладения техникой дела оставались безграмотными и полуграмотными «всезнайками», думая, что достаточно иметь чин и партбилет, чтобы называться руководителем. Именно это обстоятельство дало возможность существовать тем огромным недостаткам и в области технической и хозяйственной организации ж.-д. транспорта, как раз то обстоятельство, что коммунисты-руководители на транспорте не учились овладению техникой дела, не поняли существа шести условий т. Сталина, где ясно сказано, что необходимо руководителю и прежде всего коммунисту-хозяйственнику для того, чтобы быть действительно руководителем. Куда годится такое положение, когда нач. района и начальник дороги, за очень редким исключением, не могут составить и не могут проверить график движения. Какие это руководители, как можно руководить, не овладев простейшими знаниями в области техники управления ж.-д. транспортом. Создалось положение, при котором специалист оказался оттертым от технического руководства и переведенным на роль канцеляриста, а коммунист не хотел и не хочет учиться технике дела управления ж.-д. транспортом. Отсюда получилось то, что технического руководства у нас на ж.-д. транспорте оказалось явно недостаточно. В этом суть и причина наличия тех огромных организационных недостатков, которые могли столько времени жить в системе управления ж.-д. хозяйством. Вот почему, товарищи, за все неполадки прежде всего отвечают хозяйственники-коммунисты, сверху донизу, и старые и новые. Старые хозяйственники, руководители, коммунисты отвечают потому, что они не хотят переучиваться, не хотят менять старых методов своей работы, которые у них остались от прежнего периода работы на ж.-д. транспорте, когда можно было руководить попроще, работа была небольшая, напряженность ее была невелика и можно было ограничиваться общим руководством. А теперь этого нельзя, теперь работа выросла вдвое по сравнению с первым годом пятилетки, теперь напряженность работы на ж.-д. транспорте колоссальная. Теперь специалистом дела должен быть сам руководитель, иначе руководить хозяйством он не сможет. Вот этих новых условий старые кадры железнодорожников не поняли и не понимают, громадное большинство до сих пор и переучиваться пока не хочет, а поэтому не может работать по-новому. Но в той же мере несет ответственность и новая группа железнодорожников, которая пришла к руководству и в управления НКПС, в дирекции и в районы, которая в первое время после прихода дала некоторый эффект в работе ж.-д. транспорта, а потом привыкла к недостаткам, к непорядкам на ж. д., соскользнула на старый путь—на путь прогнивших канцелярско-бюрократических методов руководства.

Основные задачи перестройки работы ж.-д. транспорта.

Вывод в основном заключается в том, чтобы в корне все переделать, все перестроить. Что и как переделать и как перестроить,—очень ясно и четко изложено в той боевой программе, которой является постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома. Ясно, что мы должны в корне пересмотреть всю практику ремонта и технического содержания подвижного состава: паровозов, вагонов, пути, ж.-д. устройств и т. п. Мы должны в корне пересмотреть все технические условия. НКПС уже приступил к этому делу, но, очевидно, тут придется работать немало для того, чтобы все «рационализаторское» упрощенчество, так называемые «достижения»—«экономию» выбросить и поставить жесткие условия в ремонте паровозов, вагонов, в содержании пути и т. д., чтобы эти условия отвечали правильному техническому содержанию подвижного состава и путевого хозяйства.

Ясно, что главное внимание мы должны сосредоточить на состоянии и работе эксплоатируемой сети, ограничить себя в смысле всякого рода увлечений новым железнодорожным строительством. Ясное дело, что мы не отказываемся от постройки новых ж. д., мы будем их строить, двигать новую технику, обслуживать новые районы, но все это нам придется теперь делать в меру, и прежде всего исходя из обеспеченности существующей эксплоатационной сети техническими средствами, рельсами, деньгами, людьми. Каждый выпущенный рельс, как и другие материально-финансовые средства, прежде всего должен итти на укрепление существующего пути.

Мы должны сжать и в корне перестроить наш железнодорожный аппарат и всю систему управления, беспощадно упразднив все те наслоения, надстройки, которые мешают работе, которые мешают единоначалию, обезличивают оперативных начальников. Мы должны перестроить свою систему управления на дорогах таким образом, чтобы управление дороги у нас являлось основной хозяйственной единицей.

Мы должны перестроить очень быстро работу наших районов таким образом, чтобы районы занялись исключительно организацией движения, а не витанием в облаках. Работы по руководству движением поездов у них хватит по горло, потому что в этой области нам нужно очень многое сделать, надо навести порядок, и чтобы районы целиком и полностью занялись только этой работой. Вдобавок к этому на районы возлагается небольшая работа по проверке исполнения отдаваемых оперативных распоряжений со стороны управления дороги, по депо, станции и дистанции, в целях опять-таки обеспечения нормального движения поездов.

Нам надо в корне перестроить систему заработной платы и нормирование труда, исключив все то, что мешает правильной организации работы нашего железнодорожного транспорта, исключив решительно всю запутанность в тарифных нормах, — все, что отрицательно влияет на рост производительности труда, на укрепление дисциплины, перестроить систему нормирования и заработной платы в том смысле, чтобы подтянуть в оплате ведущие профессии. Перестроить зарплату так, чтобы оплата специалистов и практиков была тем выше, чем ближе они находятся к производству. Нам надо перестроить всю систему заработной платы в том направлении, чтобы хозяином этой системы был непосредственно низовой администратор (начальник депо, мастер, нач. станции и т. д.), чтобы это было его прямой обязанностью, а не каких-то нормировочных бюро или специальных тарификов из профсоюза, из хозяйственных органов и т. д. Тогда у нас будет порядок.

Нам надо сосредоточить главные и лучшие силы специалистов и практиков на линии, если мы хотим поднять работу линии. А поднять ее мы должны. Для этого надо немедленно отобрать, но не в порядке какой-то общей мобилизации, на которую хотят соскользнуть наши отдельные железнодорожные организации, а в порядке серьезного, тщательного отбора лучших сил специалистов и практиков для укрепления работы низовых звеньев железнодорожного транспорта.

Нам надо с введением политотделов перестроить всю политическую работу на железнодорожном транспорте. Введение политотделов на железнодорожном транспорте имеет колоссальное значение. Политотделы должны двинуть серьезно дело борьбы за трудисциплину на железнодорожном транспорте, дело практической проверки всех людей на жел.-дор. транспорте. Политотделы должны двинуть дело овладения коммунистами техникой. Введение политотделов должно крепко двинуть дело организации проведения и проверки исполнения всех мероприятий, беспощадно ударить по всяким вылазкам классового врага и оппортунистических элементов. Введение политотделов поэтому будет иметь для транспорта огромнейшее значение. И чем скорее политотделы организуются, тем скорее будет улучшена работа нашего железнодорожного транспорта.

Нам надо покончить, товарищи, навсегда с подбором людей не по деловому признаку. Подбор людей надо построить по признаку деловому, не по тому признаку, что тот или другой товарищ—хороший человек, имеет большой партийный стаж, а строго и исключительно руководствоваться деловыми соображениями обеспечения данным работником технического и хозяйственного руководства порученным ему делом. Нам надо решительно откинуть практику незаменимости того или иного работника. Нам надо с этой привычкой покончить. Эта привычка идет во вред делу, надо смелее двигать новых людей, а таких людей, способных к управлению, на транспорте не мало. Не верны те заявления, которые часто слышатся, что на транспорте мало кадров. Конечно, относительно их мало, но все же достаточно для того, чтобы вести работу ж.-д. транспорта правильно и хорошо. Но только мы эти кадры не умеем выдвигать, мы их не знаем и не изучаем. Подбор людей был сосредоточен в специальных органах, распредотделах, которые, конечно, были не в состоянии знать всех людей, они были оторваны от оперативной и хозяйственной работы, а оперативные начальники от этой работы были в стороне. Людей способных на транспорте не мало, их много — молодых, новых кадров, способных управлять ж.-д. хозяйством, которые работают над собой, учатся, овладевают делом, или по крайней мере способны учиться и работать над собой в этом направлении. Таких людей мы должны двигать значительно смелее, чем до сих пор. А людей, которые покрыты плесенью, которые не только не овладели техникой дела, но и не хотят учиться этой технике дела, надо без колебания вышибать с руководящей работы на транспорте. За год, полтора довольно приличная группа старых работников — хозяйственников на ж.-д. транспорте вышла в тираж. Больше половины директоров было сменено, но надо, очевидно, сделать больше в деле замены людей и решительнее заменять тех, которые не овладевали техникой и не имеют никакого желания ею овладевать, ибо такие люди вредны для хозяйства. Мы должны исходить из того, чтобы во главе дела стояли знающие люди или по крайней мере люди, которые хотят знать и учатся делу, а не популярные люди, не люди «хорошие», с партбилетом и с длинным, хорошо привешенным языком, которые умеют очень хорошо болтать, говорить всякие речи, писать приказы, но только не управлять делом.

Если мы хотим называться большевиками, а не прогнившими бюрократами, мы должны выправить железнодорожный транспорт. Всем руководителям-хозяйственникам сверху донизу нужно дать себе серьезный отчет в том, что всем нам дан очень серьезный урок, мы поставлены под очень серьезную проверку. Надо понять, что партия дальше не допустит руководить транспортом так, как руководили до сих пор. Это всем хозяйственникам-руководителям сверху донизу и прежде всего коммунистам надо ясно понять.

Ясно, что бюрократы - коммунисты в наших аппаратах—и в НКПС, и в дирекциях дорог, и в районах—окажут сопротивление добросовестному, четкому большевистскому проведению решений вынесенных ЦК и СНК. Ясно, что немало будет, очевидно, в этой работе по перестройке, переделке старых методов всякого рода аллилуйщины, немало различных заклинаний насчет правильности решений ЦК, немало будет произнесено хороших слов со стороны отдельных бюрократов-коммунистов. Ко всей этой аллилуйщине, ко всем этим резолюциям и заклинаниям мы должны отнестись с величайшим недоверием и проверять не по словам, а по делам: сколько инженеров, сколько техников спущено на линию, как такой-то хозяйственник изменил свои методы руководства, как он начинает овладевать техникой дела. А главное — улучшена ли работа, увеличилась ли погрузка, повысилась ли работа паровоза и вагона, здоровее ли стали подвижной состав, путь и др. Если в этом направлении дело не сдвинулось, значит все осталось по-старому и решения ЦК и СНК не проведены в жизнь, а резолюциями и приказами хотят нас надуть.

Мы уже сейчас имеем некоторые попытки под разными предлогами укрыться от немедленного проведения решений ЦК и СНК. Мы сейчас уже имеем попытки со стороны отдельных хозяйственников и в аппарате НКПС и со стороны дорог торговаться, а нельзя ли оставить побольше штатов, нельзя ли не срезать, нельзя ли такую-то функцию оставить, нельзя ли сохранить такой-то сектор и т. п. Целый ряд хозяйственников еще хочет задержаться на старых позициях — защиты прогнившего аппарата, прогнивших традиций, канцелярско-бюрократических методов руководства. Несмотря на то, что яснее ясного все сказано в постановлении ЦК и СНК, ряд хозяйственников ждет еще каких-то приказов со стороны НКПС. Нужен, видите ли, им еще приказ. Разжевано все до последней запятой, а они выжидают каких-то распоряжений. Это показывает, что люди настолько привыкли к приказам, настолько по уши утонули в них, что как рыба не может жить без воды, а человек без воздуха, так и некоторые наши коммунисты-бюрократы не могут жить без приказов.

Но наряду с этим есть и такие настроения — формально выполнить решение ЦК и СНК. Я спрашивал нескольких товарищей директоров, как у них дело пойдет теперь с проведением решения. Отвечают: «Да мы,—говорят,—к 15—20-му числу все кончим». Почему так скоро? «Да что же нам, мы все наметили, все расставили, остается отдать приказ, и все готово». Нет, товарищи, так проводить нельзя. Это есть формальное отношение к делу. Это не выйдет. Речь идет не о том, чтобы все расставить по полочкам, не о формальном проведении решения, а вопрос поставлен о коренной переделке всех методов нашего руководства, не только о расстановке людей, а об их переделке, научить людей работать по-новому. Речь идет о глубокой перестройке всех методов руководства и о переделке людей снизу доверху, чтобы дело повести по-новому, тщательно отбирая людей, а не о том, чтобы формально, по расписанию выполнить отправку стольких-то человек на линию. Этого недостаточно. То, что от данной дороги или управления НКПС пошлют столько-то инженеров, и техников на линию,—этого еще мало. Надо прощупать, кого послали, тех ли людей послали, не оставили ли лучших у себя, а плохих послали на линию.

Как видите, немало разнообразных попыток, прочтя решения ЦК и СНК, задержаться на старых позициях, но на все это надо сказать прямо, что никаких поблажек и уступок гнилой системе и ее защитникам не будет. Те коммунисты, которые не хотят перестроиться, как этого требует решение ЦК и СНК, могут себя поставить не только вне транспорта, но и вне партии. Многим не поздоровится при проведении решений ЦК и СНК, но партия свои решения проведет до конца, а мы, большевики-коммунисты на ж.-д. транспорте, должны считать для себя делом чести быстро и решительно провести перестройку всей работы железных дорог и дать партии полные гарантии, что работу ж.-д. хозяйства мы выправим, поставим так, чтобы ж.-д. транспорт не только не тормозил бурный рост социалистического строительства Советского Союза, но был бы его могучим двигателем.

Саботажники исключены из партии.

(Из постановления бюро сокольнического РК ВКП(б).

Заметка, опубликованная в «Правде» от 8 июля: «Надо еще согласовать, увязать, обсудить», совершенно правильно, по-большевистски вскрывает имеющий место в дирекции МББ и возглавляемый зам. нач. дороги Бирюковым В. Е. саботаж выполнения решений ЦК и СНК о ж.-д. транспорте.

Вместо признания и исправления своих ошибок зам. нач. дороги Бирюков В. Е. встал в своих выступлениях на бюро и общепартийном собрании и на бюро райкома на антипартийный, двурушнический путь клеветы на печать.

Несмотря на исчерпывающие указания ЦК и СНК о перестройке ж.-д. транспорта и сигналы «Правды» и «Гудка», в дирекции МББ продолжается явный саботаж, возглавляемый зам. директора Бирюковым: отделы, подлежащие ликвидации, полностью еще не упразднены, на линию отправлено не более 17 инженеров и техников, канцелярско-бюрократические методы руководства продолжают оставаться попрежнему.

Бюро ячейки и общее собрание вместо большевистского отпора антипартийным, двурушническим наскокам и саботажу со стороны Бирюкова и др. встали на путь гнилого примиренчества к саботажникам и замазывания антипартийных действий Бирюкова, приняли аллилуйские резолюции «о реализации постановления ЦК и СНК в 2-дневный срок», фактически потворствовали саботажу, сведя всю перестройку к формально-бюрократической, бумажной перестройке, утверждая, что якобы «массы мобилизовали, вчерне все сделали, но конкретно на линию еще не спустили» (секретарь ячейки Шехтман).

Бюро РК отмечает, что инструктор дорпарторга т. Фомин и нач. дороги т. Русанов, присутствовавшие на заседаниях бюро и собраниях ячейки, допустили грубую политическую ошибку, не разоблачив двурушнических, антипартийных выступлений Бирюкова и встав тем самым на путь примиренчества к саботажу.

Бюро РК постановило:

За саботаж выполнения решений ЦК и СНК о ж.-д. транспорте Бирюкова В. Е. из рядов ВКП(б) исключить.

Секретаря ячейки Шехтмана И. А. за примиренчество к саботажу и формально-бюрократическое отношение к решениям ЦК и СНК о ж.-д. транспорте с работы снять и из рядов ВКП(б) исключить.

Просить МК ВКП(б) освободить от работы инструктора дорпарторга МББ т. Фомина, как не обеспечивающего большевистского руководства.

Решения бюро и общих собраний ячейки дирекции МББ о заметке в «Правде», как примиренческие и аллилуйские, отменить. Бюро ячейки за потворство саботажникам переизбрать.

Бюро РК предлагает новому составу бюро ячейки мобилизовать коммунистов и беспартийных активистов на большевистское осуществление исторических решений ЦК и СНК о ж.-д. транспорте и помочь парторганизатору дороги т. Кузину сломить в корне саботаж выполнения решений ЦК и СНК, откуда бы он ни исходил.

Утверждено Советом Народных Комиссаров Союза ССР 16 июля 1933 года.

О порядке установления размеров урожая.

Для обеспечения своевременного установления государственными межрайонными комиссиями окончательного размера урожая в соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 14 июля 1933 года Наркомзем СССР и Государственная комиссия по определению урожайности при СНК СССР, в отмену пункта 10-го инструкции Наркомзема СССР от 21 июня 1933 года об организации охраны и учета урожая во время уборки и обмолота, предлагают руководствоваться следующим:

1. Заведующие райзо и директора МТС обязаны обеспечить получение последних донесений о видах на урожай зерновых культур безусловно от всех колхозов точно в установленные сроки. Эти донесения должны быть тщательно проверены заведующими райзо и директорами МТС, а допущенные колхозами неправильности должны быть исправлены. В случаях обнаружения обмана виновные обязательно привлекаются к ответственности. Сводки немедленно представляются председателям государственных межрайонных комиссий за подписями заведующих райзо и директоров МТС, которые лично ответственны за своевременное их представление.

2. Райзо обязаны отобрать 20—25% колхозов своего района как из числа обслуживаемых МТС, так и не обслуживаемых ими. Отбор колхозов должен быть произведен в первую очередь из числа тех, правления которых состоят из проверенных людей, способных организовать дело обмолота так, чтобы не допустить сокрытия урожая от государства и обеспечить представление добросовестных сведений. В то же время отобранные колхозы должны правильно отображать разнообразие условий в районе. Список отобранных колхозов райзо немедленно сообщает председателю государственной межрайонной комиссии.

3. Указанные в п. 2-м колхозы представляют в райзо 5-дневную отчетность по следующей форме: перечень зерновых культур с указанием по каждой культуре количества обмолоченных гектаров и количества центнеров полученного зерна к концу данной пятидневки (включая все предыдущее время с начала обмолота).

4. Сводки пятидневных отчетов не позднее второго дня по истечении отчетной пятидневки заведующие райзо нарочным направляют председателям государственных межрайонных комиссий.

Зам. народного комиссара земледелия Союза ССР Ф. ЦЫЛЬКО.

Председатель Государственной комиссии по определению урожайности при СНК СССР В. ОСИНСКИЙ.

РАЗВЕРНЕМ СОРЕВНОВАНИЕ НА ЛУЧШЕЕ ПРОВЕДЕНИЕ УБОРКИ И ЗЕРНОПОСТАВОК.

Люди одной бригады.

(От специального корреспондента «Правды»).

Бригадир Эмир-Сале осторожно обходит спящих на полу детей и тихо пробирается на улицу. С моря дует восточный ветер. Куда-то спешат узорчатые облака.

«Опять будет проклятый дождь»,— думает Эмир-Сале. Его бригада начала косовицу 3 июля. Скосили 11 га ячменя и пшеницы. Затем дождь, непрерывный и надоедливый, заставил прекратить работу. И лишь вчера ветер, дувший с моря, разогнал тучи. Солнце начало обогревать промокшую крымскую землю.

Решили возобновить косовицу. Эмир выбрал участок, где высокорослая созревшая пшеница нетерпеливо ждала косарей. Вывезли туда вагончик, бочки с водой, палатку, три лобогрейки. Сегодня на этом участке будут косить.

Мимо Эмира-Сале быстро проходят колхозники. Они приветливо здороваются с бригадиром и спешат к крыльцу правления. Из-за угла слышится людская речь, долетают обрывки фраз, смех.

Эмир-Сале третий год возглавляет вторую бригаду колхоза «Путь Ленина». 59 человек работают под его руководством. Разный жизненный путь прошли эти люди до прихода в колхоз. Одни десятки лет проработали батраками в помещичьих экономиях крымских мурзаков. Другие, прикованные крепкой цепью нужды, копались на своих клочках. И, наконец, часть нынешних колхозников пришла из города. В приморских крымских городишках были они дворниками, извозчиками, старьевщиками. Эти люди принесли в колхоз различные навыки, привычки, неодинаковое умение и способность работать.

В бригаде есть мужчины и женщины, старики и подростки. Эмиру хочется дать каждому работнику своей бригады такое место, где бы тот работал так же беззаветно, как он сам.

Что предстоит сегодня делать?

Эмир-Сале мысленно считает...

— Возобновить косовицу пшеницы. Участки зрелого хлеба намечены, машины вывезены,—как будто все готово.

— Начать молотьбу. Эмиру вспоминается вчерашняя встреча с бригадиром соседнего колхоза «Труд». Обязательно хотят соседи первыми начать молотьбу, чтобы обогнать его, Эмира, колхоз.

— Нет, меня «Труд» не обскачет... Первый хлеб государству сдаст все-таки колхоз «Путь Ленина».

— Прополка сорго, — продолжает считать Эмир. — Вот здесь плохо... Нужно Гулим-Хан перебросить, иначе прополку во-время не закончим. Плохо работает на прополке Мустафа Темир... Придется снизить ему оплату трудодня...

Бригадир знал, что эта мера очень действует. Вот снизили оплату за плохое качество колхознице Айше. Теперь подтянулась. Лучше стала работать.

Эмир глубже надвигает черную барашковую шапку и быстрым шагом направляется туда, откуда доносятся голоса.

Звеньевой Сеит Ассан.

Эмир быстро подходит к толпе колхозников. Кратко обменивается приветствиями...

— Все собрались, Эмир! И лошади готовы. Что ты нам скажешь?—говорит чернобородый молодой парень.

Это Сеит Ассан, звеньевой. С ним его звено. Сегодня Сеит Ассан ведет свое звено на косовицу. Сеит Ассан молод. Ему 20 лет, но он уже 5 лет в колхозе и комсомолец с 1927 года. До вступления в колхоз он кочевал по деревням Крыма, батрачил. В колхоз его вовлек Эмир-Сале. Это его лучший друг, его учитель. Поэтому он с таким уважением относится к Эмиру. И бригадир в свою очередь доверяет самые ответственные работы Сеиту. Он часто говорит Сеиту:

— Учись, Сеит, работать... Хороший колхозный хозяин будешь... Бригадиром скоро будешь.

Эмира окружает звено Сеита. Бригадир быстро дает последние указания.

Затем люди идут к стоящим в стороне лошадям. Откормленные, чистые колхозные лошади переминаются с ноги на ногу, вздрагивают от утренней прохлады.

Около лошадей ходит Смаил Гани, конюх. Смаил любит колхозных лошадей. Днем и ночью вы его встретите на конюшне, не считаясь с временем. Смаил кормит, чистит, лечит, ласкает и ругает своих четвероногих питомцев.

Смаил не только конюх. Из Красной армии он недавно вернулся коммунистом. И теперь он бригадный парторг.

Быстро вскакивают люди Сеита на лошадей. Галопом несутся кони по узкой ленточке-дороге между густыми хлебами.

Немного позже, растянувшись длинной цепочкой, держа на плече, словно ружье, свои тяпки, женщины и подростки уходят на прополку. Впереди идет Гулим-Хан. За ней бежит ее черная лохматая собака.

Нет лучшей пропольщицы, чем Гулим-Хан, в колхозе «Путь Ленина». Нет лучшей во всей округе.

Но никогда еще Гулим-Хан так хорошо не работала, как сейчас в колхозе.

Большое дело поручил бригадир Гулим-Хан: обучать искусству быстрой и хорошей прополки всех женщин бригады. И старых и—особенно—молодых.

Гулим-Хан старается оправдать доверие колхозного бригадира. Только лишь за нынешний год она подучила 15 подростков-девушек хорошей прополке.

— Научила Мосизе. Научила Алите. Научила Зибиде, — считает по пальцам старуха. — И еще мои ученицы Айше, Ана, Ферра, Алие. Других не запомню, стара стала... Вот видишь Арипе, дочь Сеит Мамбетова, работает: моя лучшая ученица. За хорошую прополку колхоз премировал ее пятью метрами мануфактуры на платье.

Расчеты на меже...

Эмир-Сале отправил на работу всех колхозников своих бригад. Одно звено косит, два звена заняты на прополке бахчевых и технических культур, четвертое звено готовится к молотьбе, подвозит мажары необмолоченного хлеба к току.

Уже 8 часов утра. Солнце пробивается сквозь облачную завесу. Эмир радуется.

— А, может быть, дождя и не будет, —рассуждает он.—Тогда мы будем молотить. И отвезем хлеб на элеватор раньше «Труда».

Эмир идет в правление, чтобы захватить председателя колхоза и с ним вместе пойти на участок, где косят. По дороге он забегает в кузницу и строго наказывает кузнецу отточить и приготовить запасные ножи для лобогреек.

— Будем иметь запасные ножи—будем работать. Не будем иметь — будем стоять. Будем стоять—не скосим 8 гектаров в день одной лобогрейкой. Лобогрейки плохо работать будут—копнильщикам что делать, молотилке? Понял, Михаил? — спрашивает он кузнеца и смотрит ему прямо в глаза.

В степь они идут втроем: Эмир-Сале, председатель колхоза Менсеитов и заместитель председателя Умеров Курт-Мела. Еще издали они видят, как три лобогрейки идут гуськом. На первой сидит сам звеньевой, сидит Ассан. На второй—недавно принятый колхозник, еще недостаточно добросовестно работающий. Цепочку замыкает лобогрейка Джапара Темир-Ша.

— Хитро расставил их Сеит,—говорит Менсеитов.—Джапар никому не даст отстать... И огрехи делать тоже не позволит.

Резко гудит сирена автомобиля. Менсеитов, Умеров и Эмир поворачивают головы. Издали видна пока лишь завеса пыли, но вот из-за поворота вылетает новенький горьковский «форд». У табора машина в'езжает на скошенное поле и останавливается. Из кабины вылезает начальник политотдела Евпаторийской МТС тов. Смолин.

Здоровается, как старый знакомый. Смолина все знают. Со Смолиным неоднократно беседовал и Эмир.

— Ну, как дела?.. Дождей уж больше нет?—спрашивает Эмира начальник политотдела. Тот утвердительно кивает головой.

— Как вы думаете провести уборочную кампанию, поставку хлеба государству? В какие сроки? Что вам для этого нужно? Какой помощи вы ждете от нас?

Все садятся на межу, и начинаются расчеты.

Эмир-Сале — докладчик. Менсеитов, Умеров Курт-Мела и Смолин—его аудитория. Слушают внимательно

— У меня в бригаде посеяно 163 га озимой пшеницы, 61 га ячменя, 27 га ржи. Думаю весь хлеб скосить четырьмя косарками в 6—7 дней. На молотьбе у меня занято 8 косарей, 12 копнильщиков, 1 загребщик.

Сегодня начинаю молотьбу. Три колхозника на трех мажарах будут возить хлеб к молотилке. На молотилку, где будут молотить обе бригады нашего колхоза, я выставлю 19 человек. Не забываю и скирдование. Три мажары будут возить хлеб для скирдования.

С первого же дня молотьбы выделяю трех человек—двух взрослых колхозников и одного подростка — возить хлеб государству. Думаем по всему колхозу закончить сдачу хлеба к 1 августа.

— Вот если бы нам помогли автомобилями, мы бы еще скорее хлеб государству сдали.

Эмир умолк и посмотрел на Смолина.

Долго сидела эта группа людей и тщательно рассчитывала все предстоящие бригаде Эмира работы.

Лобогрейки приближались. На самом краю участка, у дороги хлеб был несколько полегший. Сеит пустил лобогрейки наискось. Ножи срезали колосья словно бритвой. Осталась ровная стерня.

— Эй, Сеит!—крикнул уходивший Эмир.—Все здесь ночевать останетесь?

— Все останемся. Да ты только, смотри, и об'ездчика подтяни, чтобы ночью не спал, а хлеб охранял. Говорят, «парикмахеры» появились.

Где-то пронзительно загудело...

— Это на току,—сказал Эмир.—Скоро начнут молотить.

На току...

Все было готово к молотьбе. Молотилка блестела металлическими частями. Энергично хрипел старый, разогретый прошлогодней соломой паровик. Стояли, словно выстроившись на параде, десять новеньких мажар-вагончиков со скошенным хлебом.

Колхозники бригады Эмира были на своих местах. Ждали машиниста. Машинист был эмтеэсовский.

Наконец по дороге показался велосипед. Это спешил опоздавший машинист.

На руках подкатили к молотилке мажару со снопами. Наверху стоял самый лучший мажарщик—Ахмет Абдул. У барабана молотилки появилась барашковая шапка Эмира. Началась молотьба.

Длинные мешки быстро наливались зерном.

Мешки завязывал и взвешивал колхозник-счетовод Якуб Мамбетов. Пришли Менсеитов, председатель колхоза, и Февзи, второй бригадир.

Эмир завтра утром повезет первый хлеб государству... Раньше всех.

Февзи, второй бригадир, с которым соревновался Эмир, смотрел на мешки обмолоченного хлеба с завистью. Его бригада молотить начнет только завтра. Значит, первенство осталось за Эмиром.

Февзи постоял немного, а затем, зараженный общим под'емом, с которым работали все, бросился помогать группе колхозников, подвозившей на руках к молотилке очередную мажару хлеба.

* * *

Короткая июльская ночь. Тишина. Издалека доносится неумолкаемый гул моря. Мы сидим с Эмир-Сале на крыльце старого помещичьего дома, ныне правления колхоза «Путь Ленина».

Эмир рассказывает:

— Я родился здесь. Ты видел там, за балкой, деревню—Малек Алжи называется. Так в этой деревне вот у чабана Ассана я и родился. Я был не первый и не последний. Хлеба у отца было мало, детей много. С 7 лет стал я пасти чужих овец.

И еще пришлось работать у кулака немца Земана.

Я эту землю хорошо знаю. Она неплохо родила для помещиков, она должна дать еще лучшие урожаи, еще более обильные, для нас, колхозников.

В прошлом году мы давали на трудодень 4½ кг мукой, 2 р. 19 к. деньгами, овощи, корм. В нынешнем году после поставки хлеба государству на трудодень придется 13 кг хлеба.

Вот как мы живем.

Я. УШЕРЕНКО.

Крым, Евпаторийский район. Колхоз «Путь Ленина».

Звено соревнуется со звеном, бригада с бригадой...

(От выездной бригады «Правды»).

Колхоз «Шлях до соціялізму» (Н.-Збурьевская МТС, Одесской области) приступил к массовой уборке под лозунгом: завоевать первенство в социалистическом соревновании с колхозами Татарии и Харьковской области. Все бригады почти одновременно начали косить рожь. Утром 8 июля на созревших участках застучали лобогрейки. Густыми валками легли покосы из-под первой лобогрейки лучшего в колхозе скидальщика Ефимова.

Все 25 лобогреек колхоза «Шлях до соціялізму» работают отлично. Не уступают друг другу скидальщики, погонщики лошадей. Нет ни одного простоя. В каждой бригаде шесть лобогреек. В каждом звене три лобогрейки, 15 вязальщиц. У всех вязальщиц грабли. Подходя к накошенному валку, вязальщицы связывают рожь в снопы, осторожно поворачивая их. Вязальщицы Гузар Женя, Бобырь Нина и Иващенко Феклуша выделяются своей особо ударной работой. Вяжут они вслед за лобогрейками. Не успели сбросить очередной укос с лобогрейки, как Гузар, Бобырь и Иващенко уже загребают укос кругом, берут его осторожно на грабли и, переворачивая на другую сторону, обхватывают вокруг вязкой.

В первый день косовицы все бригады убрали 130 га ржи. В среднем лобогрейка скашивает за день 5,2 га вместо нормы в 5 га. Лучшие ударники перевыполняют норму. Ефимов скосил 6,4 га, Шмагель—6,8 га. От них отстали Марченко Иван и Новицкий Дмитрий, скосившие только по пяти га. Весь скошенный хлеб в тот же день был связан в снопы и сложен в копны. Поля подгреблены конными и ручными граблями.

Успех первого дня косовицы — результат социалистического соревнования. От мала до велика все в колхозе охвачены соревнованием. За несколько дней до косовицы бригады заключили между собой социалистические договоры. Соревнуются косари с косарями, звенья со звеньями на перевыполнение норм, на решительную борьбу с потерями, своевременный выход на работу и правильный учет труда.

В колхозе широко развернулось индивидуальное соревнование. Скидальщик Шмагель Михаил из третьей бригады соревнуется со скидальщиком второй бригады Ефимовым, Гузар Григорий — с Бирюковым Иваном, вязальщица Головко Анна—с Гарнавенковой. Одержана уже первая победа в соревновании: за ударную работу и перевыполнение норм в первый день косовицы вторая бригада Бирюкова получила переходящее общеколхозное знамя. Звенья борются за переходящее бригадное знамя.

В своей победе в соревновании колхозники колхоза «Шлях до соціялізму» глубоко уверены. У них есть все основания для того, чтобы занять передовые позиции в области. Работают колхозники организованно, с под'емом. Урожайность хорошая: гектар ржи дает 12 центнеров, озимой пшеницы—13 центн., ячменя—13 центн. После выполнения обязательств перед государством, расплаты с МТС и создания семенных и фуражных фондов внутри колхоза останется для распределения на трудодни 6.000 центн. хлеба, что составит 12,2 кг хлеба на трудодень.

Колхоз «Шлях до соціялізму» обязался к 10 августа выполнить все свои обязательства перед государством. В районе немало таких колхозов. Вот колхоз им. тов. Сталина. В нем тоже широко развернулось соревнование. Впереди идут бригады Леонова и Яковенко, соревнующиеся на лучшее проведение уборки.

...Собрание колхозников этих бригад обсуждает, время ли начинать косовицу. Молчавший все время бригадир Леонов подошел к свеже скошенному снопу ржи, ощупал солому, размял в горсти колосья, попробовал зерно на зуб и бережно передал сноп в другие руки.

— Не знаю, как другие, а моя бригада завтра выходит на косовицу.

Бригадир Яковенко, разговаривавший с группой колхозников, моментально смолк. Заявление Леонова о выходе на косовицу заставило Яковенко сразу серьезно задуматься над тем, готова ли к уборке хлеба его бригада, отстанет или не отстанет она в уборочной.

Состояние хлебов на участке своей бригады Яковенко изучал ежедневно. Он вынул из кармана горсть зерен ржи, пересыпал с руки на руку тучные, желтые зерна, попробовал их крепость. Затем Яковенко взял переходящий из рук в руки свежий сноп ржи, измял колос, сравнил зерна и решил:

— И мы не отстанем. Не начать косить сейчас,—значит потом иметь большие потери.

Мнение авторитетных бригадиров поддержали все колхозники артели им. тов. Сталина.

Наутро, чуть забрезжил свет, бригада Леонова в полном составе выехала в поле. Леонов торопил колхозников:

— Погоняй, хлопцы, погоняй! Яковенко уже выехал.

Бригадир хотел вступить в соревнование в равных условиях с бригадой Яковенко. Поля его бригады находятся дальше, чем поля бригады Яковенко, поэтому и в поле она выехала раньше.

Потребовалось всего десять минут, чтобы люди, машины и лошади заняли определенные бригадиром места на двух участках поля. Через две минуты закружилось мотовило первой лобогрейки, и скидальщик ровным, уверенным взмахом сбросил на землю первый валок ржи. Вслед двинулись вторая и третья лобогрейки, подрезывая спелую рожь на полный захват. Несколько дальше так же организованно начало работать второе звено леоновской бригады. Никакой заминки, никакой задержки. Машины сразу же взяли полную нагрузку.

В бригаде Яковенко—смущение. Запряженные лобогрейки вынуждены стоять, пока косцы не пройдут с косами около меж, не подготовят дорожек, в то время как бригада Леонова взяла полный размах в работе. Бригадир Яковенко не догадался заранее послать людей обкосить межи. Поэтому с первого же часа бригада отстала. Яковенко решил ликвидировать отставание. Пока обкашивали межи, один из колхозников все время находился на дозорной вышке, следил за бригадой Леонова, прикидывая, сколько она выкосит за время вынужденного простоя их бригады.

Только после трех кругов лобогреек леоновской бригады Яковенко начал косьбу. Когда во время перерыва на обед бригада Леонова отдыхала, Яковенко продолжал работу, чтобы нагнать три оборота.

Вечером бригадные учетчики замеряли обкошенные поля в присутствии многих свидетелей. Делегаты обеих бригад проверяли друг у друга количество и качество косовицы и вязки снопов. Обе бригады нормы косовицы на лобогрейку в первый день перевыполнили, но бригада Яковенко, не сумев наверстать то, что утром было затрачено на обкоску меж, немного отстала.

Яковенко однако не «сдается», соревнование продолжается.

Так в ходе социалистического соревнования перекрываются нормы, растет уверенность, что своевременно будет убран хлеб и уборка будет закончена без потерь.

И. ДВОРКИН, А. БАЕВ, В. ОВЧАРОВ.

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО КОЛХОЗНИКОВ НЕМЕЦКИХ КОЛХОЗОВ ПУЛИНСКОГО РАЙОНА, КИЕВСКОЙ ОБЛАСТИ германским фашистам.

„В ответ на антисоветское выступление, на подлую клевету организуем красные обозы имени тов. Сталина и тов. Тельмана. Мы приглашаем к нам на работу 100 разорившихся германских трудящихся".

Мы, делегаты немецких колхозов Пулинского района, Киевской области, собравшись на совещание, посвященное повышению урожайности в Полесье, с глубоким негодованием и возмущением прочитали в газетах о наглой клеветнической кампании гитлеровцев против СССР, о «голоде» и «ужасах», которые якобы переживают немцы в Советском Союзе. Эта гнусная клевета немецких фашистов не может не вызвать в каждом честном колхознике подлинного возмущения.

Мы, немецкие колхозники, заявляем, что только благодаря Октябрьской революции разбиты цепи национального рабства, что только благодаря советскому строю трудящиеся немцы добились равноправного положения среди народов, населяющих Советский Союз. Только в условиях пролетарской диктатуры уничтожен раз и навсегда национальный и социальный гнет. Только в условиях пролетарской диктатуры народилась новая жизнь для миллионов людей, осужденных проклятым царизмом на невероятные бедствия, как это было с нацменьшинствами и, в частности, с немецкими колонистами Пулинского района.

В тот момент, когда тысячи лучших сынов Германии закованы в кандалы, когда льется кровь в фашистских застенках, когда рабочий класс и трудящееся крестьянство Германии переживают невероятные муки голода и неслыханную безработицу, в это время в нашем Советском Союзе под руководством великого учителя и вождя трудящихся масс тов. Сталина одержаны величайшие успехи на всех фронтах социалистического строительства. В частности, благодаря исключительному вниманию и заботливости нашей партии и правительства, поднято экономическое и культурное благосостояние немецких колхозников.

Еще недавно, при царском строе, помимо голода миллионы трудящихся немцев Пулинского района подвергались высылке из родных мест, лишались крова и имущества, подвергались бесчеловечным издевательствам. Этого страшного времени мы никогда не забудем. А вот сейчас, благодаря советской власти, мы имеем достижения, о которых с гордостью можем рассказать рабочим и колхозникам Советского Союза и трудящимся Германии.

В колхозе им. Розы Люксембург, в колонии Пулино, — 160 хозяйств, и на каждого колхозника приходится около 7 га посевов. В Марьяновском колхозе на колхозный двор приходится 7,5 га посева. Учитывая, что каждый колхозник имеет еще посев на приусадебных землях, фактически приходится на каждый колхозный двор 9 га разных культур. Немецкие колхозники в этом году посеяли лучше, чем в прошлом году, и поэтому получат в среднем 12—15 центн. зерновых культур с га. Колхозы в первую очередь и досрочно выполнят свои обязательства перед пролетарским государством по поставке хлеба, после чего распределят продукцию на потребности хозяйства и по трудодням колхозников.

По нашим подсчетам, на трудодень в этом году приходится не меньше 5 килограммов зерновых культур, а в ряде колхозов и того больше. Колхоз им. Розы Люксембург подсчитал, что сможет выдать колхозникам по 7 килограммов на трудодень. А есть колхозы, где эта норма будет еще выше. В наших колхозах лозунг вождя партии тов. Сталина: ни одного колхозника без коровы, осуществлен. Все колхозники имеют по корове. Мы проводим в своих колхозах крупное хозяйственное строительство, строим коровники, конюшни, силосные башни, механизированные льнообрабатывающие пункты. Построены амбары для хранения хлеба, большой кирпичный завод. Колхоз им. Розы Люксембург проводит электрификацию колхозных дворов и жилищ, строит водопровод, построил ясли на 125 детей, приступает к строительству колхозного дома культуры.

Наши деревни стали колхозными и укрепились на социалистическом пути. Под руководством коммунистической партии мы успешно проводим политику коллективизации и на этой основе ликвидацию кулачества как класса и в братском союзе со всеми народностями СССР строим социалистическое общество. Каждое достижение наших колхозов на социалистических полях в борьбе за высокий урожай и организационно-хозяйственное укрепление колхозов — это снаряд, взрывающий старый, подлый капиталистический мир.

Мы считаем себя солдатами мировой революции. Мы знаем, что каждый наш успех вызывает радость и бодрость среди угнетенных трудящихся Германии, ведущих тяжелую борьбу с германским фашизмом. В то время как в Германии сжигаются на кострах величайшие произведения гениев человеческой мысли, задушено и задавлено все живое и творческое, в нашей стране—расцвет творческой мысли пролетариата и колхозников.

Одним из ярких проявлений этого является с'езд, посвященный проблемам Полесья, проблемам повышения урожайности, на котором академики, профессора и колхозники-ударники совместно намечают пути для превращения нашего района в образцовый, социалистический, с высокой урожайностью, с цветущими полями, и для этого мы упорно боремся за осуществление всех указаний первого колхозника-ударника нашей страны — тов. СТАЛИНА.

Так как мы испытываем нужду в рабочей силе, мы приглашаем в колхозы нашего района 100 разорившихся трудящихся из фашистской Германии. У нас есть и будет достаточно продуктов для содержания детей-сирот, жертв германского фашизма. Мы просим прислать к нам 30 детей, отцы которых погибли от рук фашистских палачей в тюремных застенках.

После сдачи хлеба государству мы организуем фонд помощи голодающим германским рабочим и трудящимся крестьянам. Мы обещаем после первого обмолота в ответ на антисоветское выступление фашистов и подлую клевету на немецких колхозников организовать немедленно красные обозы им. тов. Сталина и тов. Тельмана и до 20 августа полностью выполнить план хлебопоставки.

Мы со всей решительностью, большевистской настойчивостью и энергией осуществим в этом году лозунг тов. Сталина—сделать колхозы большевистскими, а всех колхозников зажиточными. Мы широко развернем социалистическое соревнование с Харьковской областью на лучшее выполнение исторических решений партии и правительства в период уборочной кампании, хлебосдачи и подготовки к осенней посевной кампании.

Подписали по поручению колхозов национально-немецкого Пулинского района колхозники: Перинг Юлий, Назаркевич Михель, Ведман Герберт, Вильга Август.



Стадо в колхозе «Фрайдорф», Республики немцев Поволжья.

Голос протеста немцев-колхозников Дальнего Востока.

«ФАШИСТСКАЯ ЛОЖЬ РАЗБИВАЕТСЯ ВДРЕБЕЗГИ ЦИФРАМИ И ФАКТАМИ».

Немцы-колхозники, делегаты происходящего в Хабаровске первого краевого с'езда ударников социалистических полей Дальнего Востока, огласили на с'езде свой протест против наглых измышлений германских фашистов.

«Плечом к плечу, — говорится в протесте, — с колхозниками всех других национальностей мы, немцы-колхозники, укрепляем наши колхозы, очищаем их от кулаков и их пособников. Мы успешно провели сев, готовимся собрать высокий урожай. Заявляем: гнусная фашистская ложь разбивается вдребезги цифрами и фактами.

В среднем на каждого колхозника у нас приходится 108 пудов хлеба. Каждый колхозник с семьей в пять душ имеет корову, свыше пяти душ — две коровы, каждый имеет домашнюю птицу, огороды, сады, 2—3 свиньи, — все это, не считая обобществленного скота.

Под руководством партии и ее вождя тов. Сталина мы идем к новой победе социализма—превращению колхозников в зажиточных тружеников. Всякая фашистская попытка свернуть нас с этого пути, равно как и попытка напасть на Советский Союз, встретит решительный отпор всех немцев, проживающих на Дальнем Востоке».

Тов. ЮРКИН в совхозах Крыма.

ЕВПАТОРИЯ, 17 июля. (По телеграфу). Вчера наркомсовхозов тов. Юркин посетил Евпаторийский зерносовхоз, где обследовал поля, побывал в таборах и подробно ознакомился с ходом уборки.

Урожай озимой пшеницы хороший. Хуже ячмень, особенно на клетках, засеянных буккерами.

Погода установилась хорошая. Все отделения приступили к уборке урожая. Вчера начали работать комбайны на первом и третьем отделениях. Налажена работа на третьем отделении, где каждый комбайн имеет отдельную загонку. Комбайны работают без перебоев. По отзывам бригадиров и комбайнеров, индивидуальная загонка полностью себя оправдывает: ликвидирована обезличка, растет производительность труда. Однако на первом отделении отдельные загонки еще не выделены. Там комбайны работают «скопом», и здесь сразу же бросается в глаза резкое ухудшение качества работы и пониженная производительность комбайнов по сравнению с третьим отделением.

На первом отделении два трактора тащат один комбайн, углы остаются нескошенными. Комбайны на углах делают резкие повороты, в результате у одного комбайна вывернута рама переднего колеса.

Старший агроном и управляющий отделением находят тысячи отговорок и причин для оправдания того, что комбайнам не отведены отдельные загонки.

Беспечно организована пожарная охрана. Таборы не опаханы. Около созревающего хлеба разводят костры, что создает угрозу посевам. Это имело место в 11-й и 12-й бригадах.

В Евпаторийском зерносовхозе, так же, как и в некоторых других хозяйствах, замечается пренебрежение к борьбе с потерями. Хороший урожай вскружил голову руководителям совхоза, хлеб затаптывается в землю, остающиеся нескошенными после лобогреек и комбайнов огрехи никто не считает нужным убрать. Ни в одной бригаде нет нос. Если сейчас, в начале уборки, когда вокруг каждого факта пренебрежительного отношения к хлебу должно быть мобилизовано бдительное внимание всех рабочих, наблюдается известный «холодок», то легко себе представить, что при массовом развертывании уборочных работ это грозит значительными потерями и растратами хлеба. Предание тов. Юркиным суду виновников вредительской уборки в зерносовхозе «Большевик» как врагов и расхитителей государственной собственности должно служить грозным предостережением всем работникам совхозов.

Нарком лично знакомится с посевами, проверяет оценку урожая, бывает в бригадах, таборах, дает конкретные указания, советы, помогает лучшей организации уборочных работ. Всюду чувствуется его опытный хозяйский глаз, прекрасное знание трактора и комбайна.

В Евпаторийском зерносовхозе один комбайн простоял в поле три часа только из-за того, что бригадир и управляющий отделением не оказали помощи комбайнеру. Тов. Юркин осмотрел комбайн, на месте выяснил причины простоя, помог комбайнеру наладить мотор и молотильный барабан, и комбайн начал работать. Так нарком учит директоров, заведующих отделениями конкретно руководить, конкретно помогает также совхозным рабочим — трактористам и комбайнерам. Особое внимание тов. Юркин уделяет бытовому обслуживанию рабочих в таборе, качеству обедов и хлеба, устройству шалашей, палаток, культурно-массовой работе.

Каждому совхозу, в котором был тов. Юркин, — Феодосийскому, «Большевику», Симферопольскому, Первомайскому и Евпаторийскому — на основании изучения условий подготовки и хода уборочной даны совершенно конкретные, практические указания для улучшения уборки. Каждому совхозу на основании личной проверки урожая и хлебо-фуражных балансов установлены планы хлебосдачи: Феодосийскому установлен план в 760 тыс. пудов, «Большевику» — 750 тыс. пудов, Симферопольскому — 1.150 тыс. пудов и Евпаторийскому — 730 тыс. пудов.

Эти цифры, несомненно, вполне реальны и легко выполнимы.

Решающими условиями являются действительная борьба с потерями, уборка в установленные сроки. Нельзя повторять прошлогодних ошибок — растягивания сроков уборки, пренебрежения к охране хлеба. Вокруг этих вопросов должно быть сконцентрировано все внимание работников совхозов и всей совхозной общественности.

Между тем обращает на себя внимание такое явление: в совхоз приезжает много уполномоченных и представителей различных организаций, но почти никто конкретно не помогает проведению уборочной, «уполномоченные» ограничиваются только об'ездом полей на автомобиле.

Мероприятия тов. Юркина, в связи с безобразиями, вскрытыми на складах Совхозснаба и Зернотреста в Симферополе, оказали большое влияние на продвижение дефицитных деталей к машинам. За прошедшую пятидневку зерносовхозы получили много важных запасных частей. Один лишь Симферопольский зерносовхоз за эту пятидневку получил на 30 тыс. рублей запчастей к тракторам и комбайнам, тогда как за предыдущую пятидневку он ничего не мог получить. Из складов начали распределять, наконец, по совхозам запасные части к автомашинам.

СЕГАЛОВИЧ.

Ценный опыт работы с селькорами.

(От специального корреспондента «Правды»).

Второе звено седьмой бригады колхоза «Юлдус», Бавлинского района, первым в Татарии вышло на уборку. Серпы первых жниц врезались в гущу тяжелой, с бронзовым отливом, ржи.

К обеду, когда второе звено уже заканчивало уборку второго гектара, на поле явилась бригада селькоров из соседнего татарского колхоза им. Ленина. Бригада получила от колхозников специальное задание: изучить первый день уборки в колхозе «Юлдус» и подробно описать его в своей стенгазете. Во время перерыва возле первых снопов состоялась селькоровская летучка. Старшая второго звена, активнейшая в районе селькорка, редактор лучшей стенгазеты «На весеннем севе» Анилрия Идилитова рассказала бригаде, как работает ее звено из одних ударниц—девушек-татарок. На этом участке они успешно провели сверхранний сев, до срока закончили прополку, а когда хлеб стал созревать, ежедневно проверяли, где зерна достигают восковой зрелости.

Во время «летучки» звено выпустило свою звеньевую стенгазету под названием: «Ни одного зерна потерь». На листочках колосками были приколоты первые маленькие заметки: «Как работаем сегодня», «Наши передовики и отстающие в уборке».

Гвоздем номера был вызов селькоров-татарок на соревнование селькоров колхоза им. Ленина. Вызов был принят.

На другой день в колхозе им. Ленина также были выпущены звеньевые и бригадные стенгазеты. И здесь на полях с помощью стенгазет закипело соревнование.

С этого началась широкая мобилизация селькоров Татарии на борьбу за образцовое проведение уборки и хлебосдачи. В Бавлинский район вылетели на аэроплане председатель Татарского ЦИК тов. Ягудин и представители печати.

Председатель ЦИК непосредственно в поле провел короткие производственные совещания с селькорами и селькорками на татарском языке.

В стенгазете колхоза «Победа» было написано: «Мы беспощадно боремся с потерями». Тов. Ягудин отправился на поле этого колхоза с специальной целью проверить, как же селькоры на деле борются за охрану урожая. По дороге заметили несколько воришек, свободно расхаживавших по полю и обрывавших колхозный горох.

Звеньевая стенгазета «Ни одного зерна потерь», выпущенная в первый день уборки во втором звене 7 бригады колхоза «Юлдуз», Бавлинского района (Татария).

В одном лишь месте на поле оказался шалаш, но и тот был пустой. Таким образом, урожай колхоза оставался без охраны. Вернувшись в колхоз, тов. Ягудин указал правлению колхоза и селькорам на этот факт потери бдительности и потребовал немедленной организации охраны урожая.

Исключительный интерес представляет опыт массового кустового слета селькоров, проведенного в колхозе им. Ленина. Селькоры приехали на слет как на народный праздник «сабантуй»: с музыкой и знаменами. И не только селькоры. Более 100 лучших ударников района, участников районного и всетатарского слета колхозников-ударников, явилось на слет селькоров.

— Селькоры и колхозная печать — великая сила в борьбе с потерями, с расхитителями колхозного урожая. Селькоры должны стать организаторами социалистического соревнования в звеньях и бригадах. На них возлагается почетная обязанность стать инициаторами развертывания в колхозах борьбы за знамя первенства в соревновании Татарии со Средней Волгой, — вот что сказал слет.

На слете было заслушано сообщение об опыте селькоров Безенчукского района, Средней Волги. Здесь под руководством политотдела проведена целая система массовых мероприятий: совещание секретарей колхозных партячеек по вопросам руководства селькорами, кустовые совещания селькоров вместе с ударниками и агростаростами, слеты-тревоги селькоров на элеваторе, ночные дозоры селькоров по охране урожая, выпуск около 100 новых ежедневных бригадных газет и т. д. Подытожив свой опыт работы, татарские селькоры приняли на слете обращение, в котором пишут селькорам Безенчука:

— Мы, селькоры самого дальнего, в прошлом самого неграмотного и голодного, а ныне самого передового по удельному весу посева пшеницы (65 проц.) района Татарии, берем на себя обязательство: добиться окончания уборки в 10 дней и хлебосдачи не позднее 10 августа. Вызываем вас, селькоры передового Безенчука, на социалистическое соревнование.

По примеру Татарии все партийные организации, в первую очередь политотделы МТС, должны провести широкую мобилизацию селькоров на уборку и хлебосдачу.

С. ДАНИЛИН.

Уголок пропагандиста.

Как обстоит с конференцией по „разоружению"?

Конференция по «разоружению» открылась в Женеве 2 февраля прошлого года. Подготовка к ней продолжалась свыше 10 лет. Женевские заседания начались в торжественной обстановке, были произнесены парадные речи об «историческом событии», каким является конференция, соловьем разливался с женевской трибуны «сам» председатель II интернационала Вандервельде.

И что же? Что слышно теперь о конференции? Ничего, кроме того, что она прервала свои заседания на неопределенный срок, а ее главная, так называемая генеральная, комиссия быть может соберется 16 октября.

Если подвести итоги полуторалетним женевским заседаниям, то без труда можно сказать, что в отношении разоружения они равны нулю. Правда, видимость работы она показала немалую. На ее рассмотрение империалистами был внесен ряд общих «разоружительных» проектов—два французских плана, американский, английский, японский — и значительное число предложений по отдельным вопросам. Но, как правило, каждый из этих проектов не преследовал цели ограничения или сокращения вооружений, а был направлен к тому, чтобы создать перевес для вооруженных сил той державы (и союзных с ней государств), которая этот проект вносила.

Не мудрено, что все эти проекты империалистов тотчас же после торжественного их оглашения вызывали яростные споры и соответствующую кампанию в печати, а затем... сдавались в архив.

На этой же конференции отвергнуты три предложения советской делегации. Первое предложение, внесенное при открытии конференции, предусматривало полное и действительное разоружение, т.-е. одновременное уничтожение сухопутных, морских и воздушных сил, с тем, чтобы в каждой стране было оставлено небольшое число милицейских сил, достаточное для поддержания порядка. Разумеется, это предложение было провалено. Не лучшую участь постигло советское предложение о частичном сокращении вооружений. И, наконец, когда т. Литвинов выступил 6 февраля 1933 г. с «хартией независимости народов», призвав, как к первому шагу на пути создания действительных гарантий от войны, к выработке точного определения, что такое война и нападающая сторона, —и это предложение повисло в воздухе.

Для империалистов женевская конференция являлась лишь ширмой, под прикрытием которой шла дальнейшая гонка вооружений. Наглядно это подтвердилось тем, что в Женеву с'ехались не только делегаты на конференцию, но и представители военных концернов. В свободное от заседаний время первые заседали со вторыми уже по другим вопросам: они обсуждали модели новых танков, самолетов и орудий и заключали сделки на военные поставки. Нужно помнить, что одновременно с конференцией по «разоружению» на Дальнем Востоке и в Южной Америке происходили войны.

Советский Союз послал в Женеву свою делегацию с совершенно иными целями. Наша твердая, неуклонная, проводимая с первого дня Октябрьской революции политика мира была подтверждена с трибуны женевской конференции перед трудящимися всех стран. Всякий сколько-нибудь заметный, хотя бы частичный, результат конференции был бы ценен для СССР, так как он до известной степени затрудняет организацию антисоветской войны или войны между империалистами, которая неизбежно вызвала бы нападение на СССР. Империалисты смогли сдать под сукно советские предложения, но самый факт их опубликования, а также разоблачительные выступления тов. Литвинова сыграли громадную роль. Они показали трудящимся всех стран, кто действительно стремится к разоружению и кто саботирует разоружение, готовясь к войне.

В заключение посмотрим, как используют перерыв или срыв (по существу здесь разница небольшая) женевской конференции. Соединенные штаты опубликовали новую военно-морскую программу, включающую строительство флота и военно-морских баз на Тихом и Атлантическом океанах. Япония строит 32 новых морских единицы, в Англии принята расширенная программа военно-морского судостроения. Военная промышленность переживает период неслыханного и зловещего оживления. Германский фашизм, перечеркнув все запреты, усиливает свои воздушные, сухопутные и морские вооружения.

В то время как в исключительно напряженной международной обстановке новыми темпами развивается гонка вооружений между империалистами, Советский Союз идет своим путем, путем борьбы за мир. В дополнение к пактам о ненападении, которые СССР заключил с десятком государств, в Лондоне им недавно подписана конвенция об определении нападающей стороны с Польшей, Румынией, Турцией, Афганистаном, Персией, Литвой, Латвией, Югославией, Чехо-Словакией, Эстонией.

Подписание этих пактов и конвенций, конечно, не гарантирует нас от нападения. Подлинной гарантией безопасности Страны Советов является дальнейшее социалистическое строительство, которое обеспечивает рост экономической, политической и военной мощи СССР. Подлинной гарантией является растущая солидарность международного пролетариата с СССР — его единственным отечеством — и его готовность сплотиться на защиту страны строящегося социализма. Но, затрудняя для империалистов нападение, эти пакты и конвенции еще сильнее подчеркивают перед международным пролетариатом, что за мир стоит только СССР, что угроза для мира идет из стана империалистов, что грош цена их пацифистским [illegible] и конференциям.

На токийской конференции.

ТОКИО, 14 июля. (ТАСС). 14 июля в Токио состоялось очередное заседание конференции о КВЖД.

На этом заседании советская делегация огласила новый меморандум, в котором развиты положения первого советского меморандума и подвергнуты деловому рассмотрению отдельные пункты меморандума, оглашенного манчжурской делегацией на прошлом заседании конференции.

В новом меморандуме советской делегации документально опровергнуты неправильные утверждения и ошибочные цифровые расчеты манчжурской делегации.

Меморандум выражает готовность к дальнейшему деловому обсуждению спорных пунктов, исходя, однако, из основного положения первого советского меморандума о праве собственности СССР на КВЖД.

В ответной декларации манчжурская делегация заявила, что она настаивает на своих прежних позициях, и высказала надежду на принятие советской делегацией ее точки зрения, что позволило бы ускорить разрешение вопроса.

Официальное коммюнике, опубликованное после заседания, сообщает, что на 5-м заседании конференции имело место дальнейшее обсуждение предложений, внесенных обеими сторонами, и что срок созыва следующего заседания будет определен секретариями делегаций.

ЗАЯВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ И МАНЧЖУРСКОЙ ДЕЛЕГАЦИЙ НА ПЯТОМ ЗАСЕДАНИИ ТОКИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ.

ТОКИО, 14 июля. (ТАСС). В начале пятого заседания советская делегация огласила меморандум, в котором указывается, что советская делегация считала и считает нецелесообразным вступить в дискуссию по вопросу о бесспорном праве единоличной собственности СССР на КВЖД и, базируясь на документах и точных фактах, с предельной ясностью раз'яснила манчжурской делегации беспочвенность и неправомерность, с точки зрения существующих договоров, всяких попыток отрицать или даже ставить под сомнение советские права на принадлежащую ему, как целиком построенную на трудовые деньги народов СССР, дорогу. Советская делегация считает полезным, во избежание дальнейших недоразумений, со всей ясностью подчеркнуть, что основой переговоров должны быть те международные договоры и соглашения, которые точно определяют статус КВЖД и которые являются обязательными для обеих сторон.

В меморандуме подчеркивается, что только пекинское и мукденское соглашения и оговоренные в них пункты контракта 1896 г. на постройку и управление КВЖД и пункты устава КВЖД являются той бесспорной международной правовой базой, на основе которой могут и должны вестись настоящие переговоры. Советская делегация не может вступать в дискуссию с манчжурской делегацией по вопросам общей политики СССР по отношению к Китаю и считает лишенными оснований попытки манчжурской делегации противопоставить декларации советского правительства 1919 г. и 1920 г. международным договорам и соглашениям, обязательным для Манчжоу-Го.

В меморандуме указывается, что, по признанию манчжурской делегации, метод исчисления стоимости дороги, на основе расходов на ее сооружение, который применен советским правительством, базируется на пекинском и мукденском соглашениях. Советская делегация поэтому не может согласиться с заявлением манчжурской делегации о том, что она не согласна руководствоваться бесспорными пунктами пекинского и мукденского соглашений лишь потому, что считает эти пункты для себя невыгодными нормами, и с заверением добросовестно соблюдать эти соглашения, которое было дано в ноте манчжурского правительства от 12 марта 1932 г.

В меморандуме высказывается надежда, что в дальнейшем не будет споров о методе исчисления стоимости КВЖД.

Далее указывается, что советская делегация привела точные и документально обоснованные цифры стоимости КВЖД в 411.019.989 золотых рублей, в то время как манчжурская делегация не сообщает, каким образом она пришла к определению строительной стоимости дороги в 226.908.508 зол. руб.

Советская делегация не может согласиться с утверждением манчжурской делегации, что имущества КВЖД, захваченные мукденскими властями, не должны быть об'ектом выкупа, ибо захват чужого имущества не делает захватчиков законными собственниками захваченного имущества. Это тем более кажется естественным, что манчжурское правительство заклеймило ту политику нарушения международных договоров и обязательств, которую вели мукденские власти. Далее приводится перечень незаконных действий бывших мукденских властей, приведших к захвату земель КВЖД, сунгарийской речной флотилии и телефонной станции, и ссылками на договоры и соглашения доказывается, что все эти мероприятия были актами грубого насилия и нарушения договоров. К сожалению, манчжурская сторона полностью унаследовала аргументацию, к которой в свое время прибегали мукденские власти в оправдание своих неправомерных действий.

В меморандуме подчеркивается несостоятельность попыток манчжурской стороны отрицать огромное значение КВЖД в международном сообщении и в экономическом развитии Северной Манчжурии. Далее доказывается необоснованность указания манчжурской делегации на якобы имеющееся расхождение в оценке финансового положения КВЖД в меморандуме советской делегации и в заявлении тов. Литвинова. Меморандум не отрицает ухудшения финансового положения КВЖД, а прямо и откровенно подчеркивает этот момент. При этом однако указывается, что речь идет о временном кон'юнктурном ухудшении, вызванном исключительно созданными на дороге за последнее время специфическими условиями, подрывающими нормальную деятельность дороги.

Напротив, ряд неопровержимых фактов и документов свидетельствует о большой экономической мощи и устойчивости КВЖД. За 7 лет, т.-е. с 1924 по 1930 год, дорога имела превышение доходов над эксплоатационными расходами в 143 млн зол. рублей, т.-е. в среднем свыше 20 млн зол. руб. в год. Манчжурская делегация считает эти цифры преувеличенными, полагая, что кредитование охранных войск и китайских правительственных учреждений, содержание полиции и совершение бесплатных грузовых и пассажирских перевозок является естественной обязанностью дороги. Советская делегация не может согласиться с подобным представлением о работе коммерческого предприятия. КВЖД производит воинские перевозки, вопреки пекинскому и мукденскому соглашениям, бесплатно. Поэтому дорога рассматривала все расходы по кредитованию охранных войск, достигшие к 1 января 1932 г. 40 млн зол. руб., как долг китайского, а ныне манчжурского правительства.

Манчжурская сторона пытается изобразить эти расходы КВЖД как компенсацию за освобождение КВЖД от уплаты всех налогов и сборов, тогда как между этими двумя вопросами нет никакой связи, ибо освобождение от налогов и сборов предусмотрено контрактом и уставом дороги. Кроме того, советское правительство добровольно предоставило хозяину территории, по которой проходит КВЖД, ряд льгот и привилегий и в частности право участия в прибылях, что с избытком компенсирует местные власти за те сильно урезанные, вопреки договорам, льготы, которыми КВЖД пользуется.

Подчеркивая, что цена, названная советским правительством, вполне справедлива и умеренна, меморандум указывает, что советская делегация не считает нужным еще раз сопоставлять названную советским правительством покупную сумму с той суммой, которую японское правительство согласилось уплатить за участок Каученцзы-Лаошаогоу в 106 км. Она только предлагает манчжурской делегации призадуматься над тем фактом, что предложенная ей выкупная сумма за всю КВЖД со всеми предприятиями составляет в золотых иенах меньшую сумму, чем та, которую японское правительство соглашалось уплатить за небольшой участок дороги, не имеющий ни подобных предприятий, ни сколько-нибудь значительных искусственных сооружений, ни тем более того значения, которое имеет КВЖД в целом.

Меморандум подчеркивает, что выкупная сумма, предложенная советским правительством, значительно ниже огромных средств, которых дорога стоила народам СССР, и что советская делегация считает нецелесообразным обсуждение цифр, приводимых манчжурской делегацией, поскольку манчжурская делегация признает, что методы исчисления, принятые в основу советской делегацией, точно предусмотрены действующими договорами и соглашениями. В меморандуме указывается, что в результате больших вложений на работы по поддержанию дороги КВЖД и ее предприятия находятся в прекрасном состоянии, за исключением тех участков восточной линии, где в результате недостаточной охраны и последних событий дорога подверглась и подвергается большим разрушениям.

В заключение советская делегация указывает, что она намерена и впредь делать все от нее зависящее для того, чтобы переговоры продолжались по линии дружественного, делового и спокойного обсуждения и привели к успешным результатам.

После оглашения советского заявления от имени манчжурской делегации выступил Охаси. Оговорившись, что манчжурская делегация оставляет за собой право вернуться к вопросам, поднятым в советском меморандуме, Охаси заявил, что считает необходимым опровергнуть утверждение советского заявления о согласии манчжурской делегации с советским методом исчисления цены КВЖД, ибо манчжурская делегация считает этот метод неправильным.

«Манчжоу-Го категорически настаивает на том, что цена КВЖД должна быть установлена на основе ее нынешней стоимости. Соответственно с этим Манчжоу-Го не может отказаться от своей позиции, согласно которой 50 млн иен, установленные на этой основе, являются надлежащей ценой».

Охаси отрицал правильность заявления советской делегации о незаконных захватах бывших мукденских властей.

Охаси усматривает противоречие между советским меморандумом, подчеркивающим большую ценность КВЖД, и стремлением советского правительства «продать свои права» на КВЖД. В заключение Охаси заявил, что «Манчжоу-Го желает вновь раз'яснить, что он никогда не сможет согласиться с советскими взглядами на советское право собственности на КВЖД». Охаси предложил советской делегации для ускорения переговоров признать точку зрения Манчжоу-Го.

Как фашисты обрабатывают общественное мнение Германии.

Это тема, достойная специального исследования. Надо сказать, что до прихода национал-социалистов к власти так называемая «солидная» «демократическая» буржуазная печать старалась сделать свое дело тонко, с налетом «об'ективности». Фашистская и фашизированная печать силой обстоятельств вынуждена выполнять свои функции грубо и бесцеремонно. **Фашистская печать Германии в данном случае являет собой пример грубой и бесцеремонной фашистской демагогии.**

Но дело не только в бездарности фашистских обманщиков. Дело в том, что маневренные возможности германского фашизма суживаются. Лгать, — а ложь выполняет в фашистской Германии определенные классовые функции, — становится все труднее. Неудивительно, если фашисты прибегают к прямым подлогам, к фальшивкам. Таким подлогом является, например, знаменитое сообщение агентства «Тель-унион», опубликованное во всей германской печати в связи с постановлением Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) об увеличении плана хлебосдачи зерносовхозами южных районов СССР.

Подлог, совершенный агентством «Тель-унион» и всей германской печатью, не единичен. Распространение самых нелепых, от начала до конца лживых слухов о СССР стало, повидимому, за последнее время потребностью фашистской печати, старающейся во что бы то ни стало прикрыть этими вздорными и нелепыми слухами нищету, голод и недовольство трудящихся Германии. Вся инсценировка кампании «помощи немецким братьям в СССР» преследовала конкретную цель — отвлечь внимание от бедственного положения германских трудящихся крестьян, разоряемых фашистской диктатурой. Фальшивка «Тель-униона» должна была подкрепить «фактами» антисоветскую кампанию, которую в течение последнего времени вела вся германская фашистская и фашизированная печать.

Насколько бесцеремонной является эта антисоветская кампания, показывает также статья, появившаяся в одной из самых «солидных» буржуазных газет Германии—«Дейче бергверксцейтунг»—от 11 июля.

Статья «Дейче бергверксцейтунг» заслуживает внимания не потому, что в ней содержатся обычные для фашистской печати антисоветские измышления, вроде того, что «1934-й год принесет с собой катастрофу», изделия советской промышленности «не имеют сейчас никакого сбыта» и т. д. Редакторы «Дейче бергверксцейтунг» решили, как видно, что вся их стряпня будет выглядеть более солидно, если в качестве доказательств они приведут цитаты из советских газет. И вот мы находим в этой статье поистине замечательные цитаты.

Автор статьи, помещенной в «Дейче бергверксцейтунг», приписывает «Правде» то, что она якобы была «вынуждена признать в номере от 21 июля 1932 года: «Урожай может погибнуть, но мы выполним план!»

Большего, а главное, ничего более бессмысленного редакторы «Дейче бергверксцейтунг» придумать, повидимому, так и не смогли. Но и этого достаточно, чтобы судить о том, как велика склонность фашистских фабрикантов общественного мнения к прямым подлогам: в «Правде», естественно, таких «признаний» фашистские редакторы найти не могли по той простой причине, что их там нет и не было. В номере «Правды» от 21 июля 1932 г., к великому конфузу немецких фашистов, ничего подобного найти нельзя. Кто же сфабриковал эту фальшивку, безграмотную и бессмысленную? Не ясно ли, что автором этой фальшивки является редакция «Дейче бергверксцейтунг»!

Но второй подлог, содержащийся в той же статье, еще более разителен и еще более ясно показывает настоящее лицо фашистских фабрикантов антисоветских фальшивок.

«Год назад условия,—пишет «Дейче бергверксцейтунг»,—(в СССР) были настолько отчаянными, что «Рабочая газета» писала в августе 1932 г.: «В течение всех 15 лет существования советского государства мы еще не переживали столь тяжелые времена, как сейчас. Все расчеты оказались фальшивыми... Нет ни одного советского гражданина, которому не было бы ясно, что пятилетний план не удался».

Мы должны, однако, разочаровать незадачливых организаторов антисоветской кампании в Германии: **эта последняя цитата, как и первая, является собственным творчеством господ, руководящих органом рурских промышленников.** Бедняги! Они, повидимому, не знали в тот момент, когда фабриковали цитату, что **«Рабочая газета» перестала выходить в начале 1932 г. и что последний номер этой газеты вышел 29 января 1932 г.** и, следовательно, не говоря уже о том, что подобных цитат германские фашисты вообще не могли найти в «Рабочей газете», **они совершили двойной подлог!**

Таковы, с позволения сказать, методы, к которым прибегают германские фашисты для обработки общественного мнения в желательном для них направлении, для травли Советского Союза, для обмана трудящихся Германии. Эти методы характеризуют нравы фашистского режима, составной частью которых являются ложь, клевета и провокация.

РАЗДЕЛ КИТАЯ ПОД ФЛАГОМ... ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ.

ШАНХАЙ, 15 июля. (ТАСС). Как сообщает агентство «Гоминь», Сун Цзевень направился в Женеву для передачи Лиге наций предложения китайского правительства об установлении «тесного сотрудничества» и технической помощи Лиги в деле реконструкции Китая и создания «образцовых провинций».

Китайские круги высказывают опасения, что под предлогом «сотрудничества» Китай будет разделен великими державами на сферы влияния. Пытаясь рассеять эти опасения, Ван Цзин-вей в интервью заявил, что это сотрудничество будет носить лишь технический характер, без вмешательства в административные дела.

НОВЫЕ ПРЕДЛОГИ ДЛЯ ОККУПАЦИИ ЧАХАРА.

ШАНХАЙ, 16 июля. (ТАСС). Агентство Рейтера из Бейпина сообщает, что, по утверждению японских дипломатических представителей в Бейпине, занятие 11 июля войсками Фын Юй-сяна Долоннора произошло в результате перехода на сторону Фын Юй-сяна сторонника Манчжоу-Го ген. Лю Гуй-тана, войска которого были расквартированы в Долоннорe.

Одновременно японский военный атташе в Бейпине заявил, что эти события в районе Долоннора представляют нарушение соглашения о перемирии, заключенного в Тангу, и что в случае продолжения операций в этом районе японское военное командование будет вынуждено принять «соответствующие меры».

По сообщению китайских газет, занятию Долоннора предшествовали будто бы упорные бои войск Фын Юй-сяна с войсками сторонников Манчжоу-Го.

Подготовка к захвату острова Чашань.

ШАНХАЙ, 17 июля. (ТАСС). Китайская пресса передает сообщение местных властей о том, что японцы готовятся к захвату острова Чашань, находящегося у побережья провинции Шаньдун, под тем предлогом, что остров принадлежит Манчжоу-Го. Пресса указывает, что остров является крупным рыболовным центром.

ДОБЫЧА УГЛЯ
(в тыс. тонн).

	10 июля	11 июля	12 июля	13 июля	14 июля
СССР	204,7	204,4	195,8	204,6	196,6
Донбасс	140,0	139,0	139,5	138,7	130,7

ДОБЫЧА ПО БАССЕЙНАМ ЗА 14 ИЮЛЯ.
(В ТОННАХ).

	План.	Добыто	% плана.
Донбасс	145.200	130.659	91,9
«Москвуголь»	12.260	11.967	97,6
«Уралуголь»	13.390	11.509	86,0
«Кузбассуголь»	28.350	25.653	90,5
«Востсибуголь»	5.890	5.144	87,3
«Дальуголь»	2.000	1.635	81,7
«Средазуголь»	3.190	1.668	52,3
Караганда	4.610	3.789	82,2

ДОБЫЧА В ДОНБАССЕ ЗА 15 ИЮЛЯ (в тоннах).

	План.	Добыто.	% плана.
Всего по Донбассу	145.200	139.429	96,0

ТРЕСТЫ.
(в тоннах)

	План.	Добыто.	% плана.
«Сталинуголь»	25.000	21.441	85,8
«Артемуголь»	22.420	23.380	104,3
«Кадиевуголь»	22.190	21.563	97,2
«Макеевуголь»	11.290	10.295	91,2
«Лугануголь»	11.150	10.600	95,1
«Донбассантрацит»	37.180	36.705	98,7
«Севкавуголь»	15.970	15.445	96,7

РУДОУПРАВЛЕНИЯ.
(в тоннах).

	План.	Добыто.	% к плану.
СТАЛИНУГОЛЬ.			
Гришинское	4.600	3.978	86,5
Петровское	6.500	6.357	97,8
Сталинское	5.181	4.106	79,3
АРТЕМУГОЛЬ.			
Рыковское	5.730	6.001	104,7
Дзержинское	5.595	5.370	96,0
Калининское	3.500	3.511	100,4
КАДИЕВУГОЛЬ			
Ильичевское	1.885	2.093	111,0
Брянское	3.365	3.087	91,7
Первомайское	4.070	4.057	99,7
Голубовское	3.450	3.278	95,0
Золото-Тошковское	3.240	2.853	88,1
Лисичанское	4.400	4.554	103,5
МАКЕЕВУГОЛЬ.			
Ивановское	900	834	92,7
Софиевское	800	772	96,5
Итальянское	700	596	85,1
Капитальное	650	638	98,2
Грузское	915	1.045	114,2
Моспинское	1.250	1.187	95,0
Советское	2.500	2.252	90,1
Красногвардейск.	3.455	2.976	86,1
ЛУГАНУГОЛЬ.			
Парккоммуна	4.050	3.791	93,6
Краснодонское	3.013	2.837	94,2
Сорокинское	2.394	2.402	100,3
Логиновское	1.032	904	87,6
ДОНБАССАНТРАЦИТ.			
Свердловское	4.810	4.957	103,1
Ровенецкое	2.848	2.681	94,1
Боковское	7.855	7.251	92,3
Хрустальское	5.854	5.857	100,1
Шварцевское	5.403	5.468	101,2
Чистяковское	4.648	4.318	92,9
Фоминское	3.809	3.212	84,3
СЕВКАВУГОЛЬ.			
Артемовское	2.720	2.532	93,1
Им. Молотова	2.100	2.038	97,0
Багураево-Горняцк.	1.130	1.095	96,9
Красно-Донецкое	665	629	94,6
10 лет «За индустр.»	350	258	73,7

ШАХТЫ.
(в тоннах).

	План	Добыто	% к плану
СТАЛИНУГОЛЬ.			
№ 1 им. Чувырина	1.300	1.062	81,7
№ 5/6	1.450	1.093	75,4
№ 1 (Петр. р.)	1.400	1.281	91,5
№ 5	783	804	102,7
№ 29	954	968	101,5
№ 2/7 «Лидиевка»	955	912	95,5
№ 17	639	403	63,1
№ 10	700	458	65,4
«Бутовка»	600	461	76,8
«Кр. Звезда»	900	300	33,3
№ 5/6 и 7/8	858	576	67,1
АРТЕМУГОЛЬ.			
«Кр. Профинтерн»	1.532	1.620	105,7
«Карл Маркс»	1.578	1.596	101,1
«Юный коммунар»	1.841	1.968	106,9
№ 1 (Горловка)	2.200	2.207	100,3
№ 5	1.700	1.714	100,8
№ 8-а	1.300	1.300	100,0
№ 9	600	602	100,3
«Комсомолец»	1.350	1.250	92,6
№ 19/20	1.369	1.428	104,4
«Дзержинка» новая	1.960	1.961	100,1
Северная	1.345	1.060	78,8
«Артем»	1.150	1.257	109,3
Калининская	1.230	1.231	100,1
Им. Румянцева	700	700	100,0
КАДИЕВУГОЛЬ.			
Ильич № 1	1.695	1.715	101,2
«Дзержинка» № 12	1.000	931	93,1
№ 1-бис	1.100	1.001	91,0
Им. Менжинского	900	977	108,6
Центральная	680	683	100,4
№ 4/2-бис	690	640	92,8
№ 22 Голубовка	1.200	1.276	106,3
№ 1—2 Золототошк.	740	426	57,6
Им. Рухимовича	620	691	111,5
Им. Войкова	769	771	100,2
Им. Титова	865	872	100,8
МАКЕЕВУГОЛЬ.			
№ 1	1.060	904	85,3
Новочайкино	700	661	94,4
Им. Шмидта	450	405	90,0
ЛУГАНУГОЛЬ.			
№ 9	850	864	101,6
№ 10	1.250	1.022	81,8
№ 1	700	700	100,0
№ 2-бис	600	591	98,5
ДОНБАССАНТРАЦИТ.			
№ 23	690	780	113,0
№ 1 Володарского	663	673	101,5
№ 3 им. Дзержинск.	700	610	87,1
№ 15	560	590	105,4
№ 4	850	820	96,6
№ 14	845	875	103,5
«Карл» № 7/8	550	514	93,5
№ 5-бис	430	385	89,5
№ 18 им. Сталина	1.552	1.590	102,4
№ 1 Чистяково	1.130	1.220	108,0
№ 15 Лутугина	625	626	100,2
СЕВКАВУГОЛЬ.			
Им. Артема	2.200	2.062	93,7
Им. Окт. революции	840	897	106,8
Им. Петровского	850	791	93,1
№ 142-бис	820	780	95,1
Им. ОГПУ	2.365	2.270	96,0

15 ИЮЛЯ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН КРУПНЕЙШИЕ ШАХТЫ ДОНБАССА:

По тресту «Артемуголь».
«Юный коммунар» — зав. шахтой Иваненко, гл. инж. Еленевский
«Карл Маркс» » » Коваленко » » Пасько
№ 19/20 » » Колесниченко » » Сапельников
«Артем» » » Гордиенко » » Зайцев

По тресту «Кадиевуголь»
им. Менжинского » » Харламов » » Любимский
№ 22 зав. шах. и гл. инж. Карташев
им. Рухимовича » » Коломийцев » » Поборчий
«Ильич» № 1 » » Фоменко » » Высоцкий

По тресту «Лугануголь»
№ 9 Ромашенко

По тресту «Донбассантрацит»
№ 23 » » Чурило » » Колодуб
№ 1 им. «Володарского » » Лебедев » » Щедринский
№ 15 зав. шах. и гл. инж. Кулешов
№ 14 » » Гаврилов » » Бойко
№ 18 им. Сталина » » Призант » » Нагнойный
№ 1 Чистяково » » Петров » » Георгиевский

По тресту «Севкавуголь»
Им. Октяб. революц. » » Стародубцев

ВЫПЛАВКА МЕТАЛЛА
(в тыс. тонн).

	11 июля	12 июля	13 июля	14 июля	15 июля
ЧУГУН	22,3	22,1	22,1	21,9	22,0
СТАЛЬ	19,0	18,1	19,2	19,1	19,7

МЕТАЛЛ ЗА 15 ИЮЛЯ (в тоннах).

ОБ'ЕДИНЕНИЯ И САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ	ЧУГУН План	ЧУГУН Выплавлено	ЧУГУН % плана	СТАЛЬ План	СТАЛЬ Выплавлено	СТАЛЬ % плана
«СТАЛЬ»	13.550	12.461	92,0	8.395	7.200	85,9
«ТРУБОСТАЛЬ»	620	429	69,2	2.305	2.347	101,8
«ЦЕНТРОСТАЛЬ»	1.330	1.296	97,4	180	110	61,1
«СПЕЦСТАЛЬ»	270	330	122,2	2.360	2.296	97,3
«ВОСТОКОСТАЛЬ»	2.850	2.747	96,4	2.550	2.215	86,9
МАЛАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ	1.145	1.069	93,4	5.550	4.128	74,4
МАГНИТОГОРСКИЙ	2.450	2.145	87,6	250	260	104,0
КУЗНЕЦКИЙ	1.400	1.569	112,1	865	1.083	125,2
«ЗАПОРОЖСТАЛЬ»	—	—	—	85	68	80,0
Заводы:						
Сталинский	1.800	1.790	99,4	1.025	931	90,8
Енакиевский	2.000	1.890	94,5	1.300	1.280	98,5
Макеевский	1.940	2.000	103,1	950	830	87,4
Им. Ворошилова	1.190	1.145	96,2	465	439	94,4
Константиновский	485	429	88,5	340	380	111,8
Сулинский	165	168	101,8	330	226	68,5
Калиевский	450	425	94,4	—	—	—
Керченский	1.060	803	75,8	610	450	73,8
Им. Петровского	1.850	1.260	68,1	1.470	1.177	90,1
Им. Дзержинского	2.140	2.134	99,7	1.615	1.315	81,4
Им. Коминтерна	—	—	—	260	154	59,2
ДЗМО	470	417	88,7	—	—	—
Мариупольский	620	429	69,2	1.195	1.171	98,0
Им. К. Либкнехта	—	—	—	375	475	126,7
Им. Ленина	—	—	—	275	212	77,1
Таганрогский	—	—	—	460	489	106,3
Косогорский	630	605	96,0	—	—	—
«Своб. сокол»	550	541	98,4	—	—	—
Златоустовский	225	250	111,1	260	278	106,9
«Кр. Октябрь»	—	—	—	1.284	1.181	92,0
«Серп и молот»	—	—	—	350	374	106,9
«Электросталь»	—	—	—	205	184	89,8
Верхнисетский	—	—	—	265	279	105,3
Заводы малой металлургии:						
Краматорский	880	844	95,9	600	372	62,0
Ижорский	—	—	—	320	273	85,3
Луганский	—	—	—	445	320	71,9
«Кр. Сормово»	—	—	—	300	129	43,0
«Кр. путиловец»	—	—	—	325	311	95,7
Кулебакский	—	—	—	375	178	47,5
«Кр. Профинтерн»	—	—	—	180	205	113,9
«Большевик»	—	—	—	225	167	74,2
Им. Молотова	—	—	—	450	195	43,3
«Баррикады»	—	—	—	300	231	77,0
Ижевский	—	—	—	294	235	79,9
Невский	—	—	—	105	92	87,6
Им. Марти	—	—	—	200	128	64,0

Арктические экспедиции 1933 года.

„КРАСИН" ВЫШЕЛ В МОРЕ.

ЛЕНИНГРАД, 17 июля. (Корр. «Правды»). **Сегодня, в 8 час. утра, из Ленинграда вышел в арктический поход краснознаменный ледокол «КРАСИН».**

* * *

— Поход «Красина» на Лену, — сказал в беседе с сотрудником «Правды» нач. экспедиции тов. **Б. В. Лавров**, — является первой в истории попыткой овладеть в хозяйственных целях таким важным участком Северного Полярного моря, как побережье **Енисея — Лены**. Удачное разрешение этой трудной проблемы даст нам тот же эффект, какой дало освоение Карского моря для более близких районов **Енисея — Оби**. Я называю эту экспедицию первой попыткой, потому что до сих пор этот путь проходили лишь отдельные экспедиционные суда, а не караваны. Наша экспедиция будет состоять из 7 судов. Это ледокол «Красин», три морских парохода — «Сталин», «Правда» и «Володарский», речной теплоход «Первая пятилетка», речной пароход «Партизан Щетинкин» и грузовой лихтер. Грузопод'емность каждого судна — **3 тыс. тонн**, но из-за громоздких материалов, в виде готовых домов, каждое судно берет в среднем 2,5 тыс. тонн грузов.

Морские суда покидают Архангельск 25 июля, несколько раньше двинутся вниз по Оби и по Енисею речные суда. **Местом общей встречи назначен остров Диксон**, около устья Енисея, время—между 2 и 5 августа. Уже начата авиоразведка района Карского моря и западной части Таймырского полуострова. Она даст нам первую конкретную картину состояния льдов в этих районах.

Наиболее трудным этапом экспедиции надо считать район архипелага Норденшильда и пролив Вилькицкого. Архипелаг Норденшильда своими разбросанными островами наиболее задерживает льды. Кроме того, он, судя по всему, не имеет хороших фарватеров. Пролив Вилькицкого так же часто бывает загроможден льдами. Ледовые прогнозы в этом году не обещают хорошей картины. Есть основания опасаться льдов и в море Лаптевых, между Хатангой и Леной, в силу неблагоприятного для нас направления ветров.

— **Несмотря на все эти трудности**, — подчеркивает тов. Лавров, — **мы уверены в успехе.** Руководящий состав экспедиции уже испытан на работе в карских экспедициях. В качестве заместителя начальника ленской экспедиции по проводке морской группы судов пойдет тов. **Сорокин**; он же будет и капитаном ледокола «Красин». Речную группу поведет капитан **Модзалевский** — также участник карских экспедиций и, кроме того, уже имеющий опыт по проводке речных судов через Карское море: капитан Модзалевский эти же самые речные пароходы провел из Германии через Карское море в 1931 г.

На авиоразведке будут работать два аэроплана, во главе с командирами тт. **Алексеевым и Козловым**, также старыми работниками карских экспедиций.

Каждый из наших пароходов снабжен радиопередатчиком с хорошо подобранными радистами. Связь с центром будет осуществляться так: на первом этапе — до мыса Челюскина — через радиостанции Новой Земли, острова Диксона и Нового Порта, а после прохода моря Лаптевых — через радиостанции восточной части Якутии и ДВК.

Таким образом, весь опыт, накопленный в работе по Карскому морю, безусловно хорошая авиослужба, уже зарекомендовавшая себя в ледовых разведках, испытанный ледокол «Красин», служба метеорологии и вся мощь нашей социалистической техники дадут нам возможность пройти там, где до сих пор еще никто не проходил.

„ЧЕЛЮСКИН" В ПУТИ.

Отошедший 12 июля от городской пристани Ленинграда «Челюскин» взял уголь в гавани у Морского канала, проверил навигационные инструменты и 16 июля на рассвете вышел в море по направлению к Копенгагену. Мы печатаем ниже первое сообщение, переданное по радио участником похода — специальным корреспондентом «Правды» И. Сельвинским.

Сообщение принято радиостанцией ЦДКА.

* * *

Итак, мы вышли в море.

Дня два назад «Челюскин» стоял у набережной лейтенанта Шмидта. На вантах его развевалась треугольными флажками вся многоцветная и красочная морская азбука. Это придавало ему нарядный и ярмарочный вид. Но слова, звучавшие с митинговой трибуны, были насыщены той взволнованной величавостью, которой проникнута самая идея предстоящего плавания.

Действительно, после постройки Беломорско-Балтийского канала доказать на факте проходимость Ледовитого океана **без зимовки** — это значит открыть кратчайший морской путь из Ленинграда на Чукотку. Наши мореплаватели еще не стояли перед задачей такой грандиозности.

Кнут Гамсун говорил: «На свете нет ничего, равного первому разу». С этой точки зрения прошлогодний поход «Сибирякова» был единственным и неповторимым. И вот на долю «Челюскина» выпала нелегкая задача — повторить неповторимое.

— Мы будем следить за каждым шагом «Челюскина» в Арктике, — заявил представитель завода «Северная верфь», взявшего шефство над экспедицией. — Мы понимаем все решающее значение вторичного перехода Архангельск—Владивосток.

И таким глубоким лиризмом прозвучали слова начальника экспедиции, пожавшего руку шефа: «На Севере страшны не голод, не холод, не белые медведи. На Севере страшно **одиночество**».

Никогда не забуду впечатления от этого митинга. Стояла желтая жара. Человеческая масса затопила набережную. А потные люди, сжатые толпой, говорили у микрофона о льдах и одиночестве. Но за этим контрастом с необычайной остротой чувствовалось грозное лицо Арктики.

Оркестры. Прощальные возгласы.

Пошел дождь, и пейзаж сразу стал грустным. Океанский пароход осторожно развернулся и медленно двинулся к морю. Дождь шел размашистой штриховкой, но люди стояли и кричали наши имена.

Нет, **мы не одиноки.**

ИЛЬЯ СЕЛЬВИНСКИЙ.

* * *

«ЧЕЛЮСКИН», 17 июля, 21 ч. 30 м. (Радио. **Спец. корр. «Правды»**. Принято радиостанцией «Комс. правды»). Сегодня около 6 часов **вечера в открытом море встретили катер, терпящий бедствие. Подойдя к нему и подтянув его к борту, выяснили, что команда его—финские граждане Вирта и Туоминен — шла из порта Торбу на маяк Рисна.** Вследствие недостатка бензина самостоятельное движение катера прекратилось. В течение двух дней его носило по Финскому заливу. По словам Вирты, катер был замечен германским пароходом, который, узнав, что катеру требуется горючее, прошел мимо.

Оказав потерпевшим необходимую помощь и сообщив по радио о случившемся на ближайший маяк «Аснос», «Челюскин» продолжает курс на Копенгаген.

Илья Сельвинский.

БРИГАДА ЦК ВКП(б) В ПОДМОСКОВНОМ БАССЕЙНЕ.

СКОПИН, 17 июля. (Роста). Скопинский РК ВКП(б) обсудил выводы бригады ЦК ВКП(б) о работе шахт быв. **Побединского** рудоуправления. За саботаж решений партии и правительства о Донбассе бюро райкома **сняло с работы и исключило из партии** секретаря партячейки шахты **№ 41 Терехова. Исключен из партии и предан суду монтер шахты № 41 Жигалкин**, виновник аварии механической откатки.

Инженер **Гербгардт**, руководитель горных работ треста «Москвуголь», за 3 года работы только один раз удосужился побывать на Побединском руднике. Трест «Москвуголь» отстранил Гербгардта от работы.

БОБРИК-ДОНСКОЙ, 17 июля. (Роста). Бригада ЦК ВКП(б), возглавляемая тов. **Рындиным**, вынесла совместно с подмосковным бюро МК ВКП(б) решение о работе шахт **Товарковского** района. С 1 по 8 июля товарковские шахты недодали 3.600 тонн угля. В решении отмечено, что наиболее позорно работали шахты №№ 33, 40, 53, 58.

Подмосковное бюро МК постановило за срыв выполнения государственного плана угледобычи **снять** с работы директора шахты № 33 **Скоробогатова**, главного инженера этой же шахты **Домбра и перевести их на работу десятниками этой же шахты.** Секретарю партячейки шахты № 33 **Петранову** об'явлен строгий выговор с предупреждением.

Директора шахты № 40 **Дегтярева**, главного инженера шахты **Лысенко**, не обеспечивших выполнение плана угледобычи, подмосковное бюро МК ВКП(б) постановило считать **временно исполняющими свои должности.**

Директора и главные инженеры шахт №№ 58 и 53 предупреждены об аналогичных мерах по отношению к ним, если они в трехдневный срок не добьются выполнения заданий.

ДОБЫТО ЗОЛОТА В 1½ РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ ГОДУ.

Крупнейшее в стране золотопромышленное предприятие — **Балейский комбинат «Забайкалзолото»** выполнил июньский план добычи золота на 100,1 проц. и **полугодовой план — на 100,6 проц., что составляет 158 проц.** по отношению к добыче первого полугодия прошлого года.

За последние 12 месяцев Балейский комбинат систематически выполняет и перевыполняет план золотодобычи и не выпускает из своих рук переходящего знамени Востсибкрайкома ВКП(б).

МОСКВА—ВАРШАВА—МОСКВА.
ПОЛЕТ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ В ПОЛЬШУ.

Сегодня в 6 часов утра с Московского аэропорта стартуют в Польшу два почтовых самолета типа «Р-5» с советскими моторами. Ведут самолеты летчики **Ингаунис** (участник восточного перелета 1930 года) **и Туржанский**. На вторых местах — инженеры **Мезинов** (участник восточного перелета 1930 г.) **и Павлов.**

Полет этот, один из звездных перелетов, организуемых Гражданским воздушным флотом, является ответом на визит в СССР польских летчиков Баяна и Дудзинского в мае этого года.

Самолеты идут по маршрутам: первый (под управлением тов. Ингауниса) — **Москва—Гомель—Львов—Варшава**; второй (под управлением тов. Туржанского) — **Москва—Витебск—Вильна—Варшава.**

В Варшаву оба самолета прибудут сегодня в 4—4.30 дня по московскому времени. Обратно в Москву тов. Ингаунис летит через Лиду—Витебск. Тов. Туржанский — через Брест—Гомель, с расчетом прибыть на Московский центральный аэродром 22 июля в 5 часов дня.

ВТОРОЙ КРУГОСВЕТНЫЙ ПЕРЕЛЕТ.
ВИЛЛИ ПОСТ ДОГОНЯЕТ ДЖ. МАТТЕРНА.

16 июля, **в 4 часа дня** по московскому времени, **американский летчик Вилли Пост, совершающий второй кругосветный перелет этого года, вылетел из Берлина, взяв курс на Новосибирск, куда он намеревался лететь без посадки.** Над Москвой летчик должен был пролететь прошлой ночью, однако всю ночь о нем не было никаких сведений. Лишь вчера утром стало известно, что Пост 17 июля, в 1 час ночи, имел вынужденную посадку в Восточной Пруссии вследствие неисправности бензинопровода.

В Кенигсберге машина была осмотрена, но тем не менее Пост решил сделать посадку в Москве с тем, чтобы еще раз осмотреть внимательно мотор и запастись горючим и смазочным.

Вчера, **в 2 ч. 20 м. дня**, Пост прилетел в Москву. В 4 ч. 10 м. заправка машины была окончена. Через час Пост садится за руль. В 5 ч. 15 м. дается старт. Белая птица долго бежит, раньше чем отрывается от земли. Вот она описывает полукруг, огибая аэродром, постепенно уменьшается и, наконец, короткой серебряной черточкой «ложится на курс» и исчезает на востоке.

Перед отлетом Пост заявил, что он намерен без посадки покрыть расстояние от Москвы до Новосибирска за 10½ часов. Пост должен прилететь в Новосибирск сегодня в 3 ч. 45 м. по московскому времени. В тот же день Пост предполагает вылететь на Хабаровск, а затем опередить Маттерна.

Самолет Поста имеет радиостанцию и оборудован «автоматическим пилотом», позволяющим летчику отдыхать и даже спать во время полета. Обоих этих приспособлений летчик Маттерн не имел.

* * *

Пост летит на том же самом деревянном быстроходном самолете «105-W» **«Винни Мэ»**, фирмы **«Локхэд»**, с мотором в 450 л. с., на котором вместе с другим летчиком, Гетти, Пост два года назад поставил мировой рекорд скоростного кругосветного полета. Теперь, как и Маттерн, Пост летит **один**, но летит быстрее, чем вместе с Гетти в 1931 году, и быстрее, чем летел в июне Маттерн по этому же отрезку маршрута.

Самолет Поста в Москве. Слева—Пост.

П. С. СОРОКИН.

Скончался тов. **Сорокин**. В лице Петра Сергеевича Сорокина мы потеряли крепкого большевика, стойкого революционера, прекрасного организатора, крупного хозяйственника, замечательного товарища.

Работая в Московском центральном рабочем кооперативе в 1913 году, председателем Москоммуны в период гражданской войны, губпродкомиссаром Московской области, председателем МСПО, заместителем председателя Центросоюза, тов. Сорокин с исключительной настойчивостью дрался за проведение генеральной линии партии на важнейшем участке—снабжении пролетарской столицы.

Огромный размах работы московской потребкооперации, создание значительной материально-технической базы, развитие строительства хлебозаводов и фабрик-кухонь явилось в те годы в значительной мере результатом инициативы и настойчивости тов. Сорокина. Он был одним из немногих кооперативных работников, выдвинувших идею создания собственной продовольственной базы потребкооперации и начавших эту работу в широких размерах в Московской области.

Большая работа проведена тов. Сорокиным также в области внешней торговли в качестве члена коллегии Наркомвнешторга, уполномоченного Госторга на Северном Кавказе, в качестве торгпреда в Чехо-Словакии.

Тов. Сорокин являлся в течение многих лет членом МК ВКП(б), членом президиума Моссовета, принимая активное участие в работе московской организации.

Тов. Сорокин ненавидел бумажное руководство, весь свой ум, огромные разносторонние знания, волю отдавал тому делу, на которое был поставлен партией.

Память о П. С. Сорокине долго будут хранить его многочисленные друзья и товарищи по работе.

А. Микоян, Зеленский, Бадаев, Уханов, И. Любимов, Волков, Чернов, Тер-Егиазарьян, Клейнер, Зыков, Одинцов, Фрумкин, Болотин, Дыхне, Эпштейн.